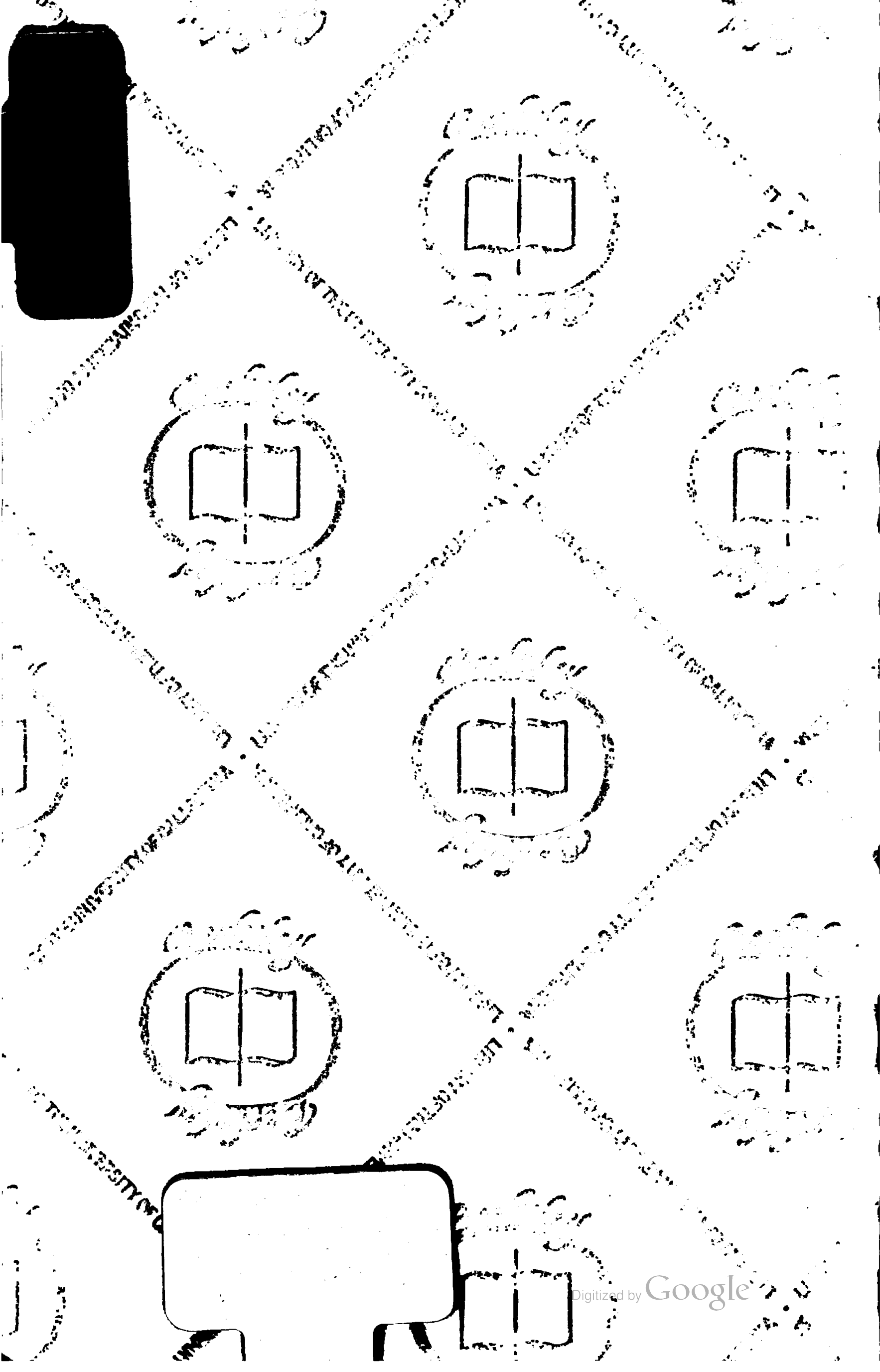

Google






UNIVERSITY OF CALIFORNIA
Digitized by Google


Zeppeline
über
England
EIN TAGEBUCH VON ***



ENGLISCHE ZEPPELINABWEHR: SCHEINWERFERAUTO

(Nach englischer Darstellung)

Zeppeline

über

England

Ein Tagebuch

Von *,*

Vorwort von
Bernard H. Ridder
Redacteur und Herausgeber
der New-Yorker Staats-Zeitung

Bt. [RIDDER]

1917
Deutschland Library Company
1919 Broadway, New York

PRINTED IN THE U. S. A.

SCHLUETER PTG. CO. NEW YORK

INHALT

ABBILDUNGEN

GEGENÜBER SEITE

VORWORT

EIN MEISTER DER LUFT

Wie ein Märchen klingts, und Märchenhaftes hat Graf von Zeppelin, der Held dieser Skizze, geleistet. Dass er ein wahrer Held war, ein Ritter ohne Furcht und Tadel, hat er oftmals bewiesen. In jungen Jahren, da er Gelegenheit hatte sich als tollkühner Reiteroffizier auszuzeichnen, und mehr noch später, viel später, in einem Alter, da andere Sterbliche sich längst zur Ruhe gesetzt haben. Gar vieles erscheint so überaus merkwürdig in der Laufbahn dieses merkwürdigen Mannes. Aus dem kecken, abenteuerlichen Reiterführer, dem als einziges Ziel die

hohe militärische Karriere vorschwebt, entpuppt sich ganz unerwartet in reifsten Jahren der grübelnde Gelehrte und Erfinder, der nichts geringeres im Sinne hat, als die Beherrschung der Luft zu erzwingen, und der, anfangs von Unglück und Ungunst verfolgt, alle Schwierigkeiten überwindet, um schliesslich als gefeierter Sieger der Natur den schuldigen Tribut zu entrichten.

Viel ist über die Leistungen der vom Grafen Zeppelin erfundenen und nach ihm benannten lenkbaren Luftschiffe im gegenwärtigen furchtbaren Völkerdrama gesagt und geschrieben worden. Ein abschliessendes Urteil darüber zu fällen, ist vorläufig nicht möglich, da die deutsche Heeresleitung während

der Dauer des Krieges nur das Allernotwendigste über die Verwendung und die Tätigkeit dieser Luftkreuzer bekannt gegeben hat. Schilderungen über erfolgreiche Zeppelinfahrten, wie sie in dem vorliegenden Buch enthalten sind, üben daher begreifliches Interesse auf das grosse Publikum aus. Es sind aber nicht allein die abenteuerlichen Erlebnisse einer Zeppelin-Mannschaft, die den Leser in Spannung halten, man erkennt zugleich die ungeheuren Schwierigkeiten und unermesslichen Strapazen, die auf einer Reise durch die Luft in Feindesland zu überwinden sind. Und man versteht, warum die törichten Erwartungen der Bierbank-Strategen nicht in Erfüllung gegangen sind. Denn nur Diejenigen,

die all das phantastische Gefasel für bare Münze nahmen, und erwarteten, dass das britische Inselreich von den riesigen Luftschiffen innerhalb kürzester Zeit in Schutt und Asche verwandelt werden würde, konnten und mussten enttäuscht werden. Dass die Zeppeline bei ihren wiederholten Besuchen nach England ganz ungeheuren Schaden angerichtet haben, ist einwandfrei festgestellt worden. Und doch geht man vielleicht nicht fehl in der Annahme, dass der wertvollste Dienst, den diese mächtigen Luftsegler geleistet haben, in der wirksamen Unterstützung von Heer und Flotte durch ihre Aufklärungsfahrten bestanden hat. Sie haben allezeit scharfe Wacht gehalten, und es hat kaum ein nennenswertes

Treffen auf hoher See zwischen den britischen und deutschen Kriegsfahrzeugen stattgefunden, das nicht von mindestens einem dieser riesenhaften Luftsegler beobachtet worden wäre. Es kann wohl auch als sicher angenommen werden, dass die Luftkreuzer der schwimmenden Armada bei der Aufspürung des Feindes wesentlich geholfen haben.

Graf Zeppelin hatte fast das sechzigste Lebensjahr erreicht, als die seltsame Wandlung in ihm begann; als für Fernstehende geradezu unbegreiflich, der draufgängerische Haudegen, dem keine Attacke zu verwegen war, der um seine militärischen Kenntnisse zu bereichern, während des Bürgerkriegs nach Amerika gekommen war, die

Uniform an den Nagel hing, um im Werkstattkittel als Forscher und Erfinder zu wirken. In Canada, so heisst es, soll er als junger Offizier zum ersten Male in seinem Leben einen Ballonaufstieg mitgemacht haben. Die Erinnerungen daran mögen längst verblasst gewesen sein, als er allen Ernstes daran ging, ein lenkbares Luftschiff zu bauen. Die meisten seiner Bekannten zuckten bedeutsam mit den Achseln, als sie von den seltsamen Plänen des seltsamen Grafen erfuhren. Nur sehr Wenige gab es damals, die auf ihn vertrauten, und nicht lediglich einen Träumer und phantastischen Grübler in ihm erblickten. Und diese kleine Gruppe seiner Anhänger blieb ihm auch treu, als es galt, herbe Ent-

täuschungen und Misserfolge zu überwinden, als nach den ersten Demonstrationen, nach dem ersten glanzvoll verlaufenen Dauerflug seines lenkbaren Seglers der Lüfte ein Sturm mit der Vernichtung seines Werks auch alle seine Hoffnungen zu zerstören drohte. Und da zeigte es sich wieder, dieses merkwürdig seltsame im Charakter Zeppelins. Keine Klage kam über die Lippen dieses seltsamen Mannes. Der Sturm konnte wohl sein Werk, das nach jahrelangem Nachdenken und mühseliger Arbeit erstanden war, in wenigen Minuten vernichten, er selbst blieb ungebeugt, und unverdrossen machte er sich wieder an die Arbeit. Dieses nicht zu erschütternde Vertrauen, und die damit verbundene

Schaffensfreudigkeit mussten schliesslich alle Schwierigkeiten überwinden. Für jedes Luftschiff, das vernichtet wurde, entstand ein neues, grösseres, das wertvolle Verbesserungen aufwies. Und mit jeder erfolgreichen Fahrt dieser Wundersegler verringerte sich die Zahl der Zweifler, bis ganz Deutschland, ja die ganze Welt die Erfolge des kühnen Erfinders anerkannte. War er bis dahin um seine Kühnen Pläne auszuführen, auf das eigne nicht unbeträchtliche Vermögen und auf die Hilfe einiger weniger Freunde angewiesen, so flossen ihm jetzt die Mittel von allen Seiten reichlich zu. Ganz Deutschland feierte und bejubelte seinen Grafen Zeppelin, und unter dem Druck der öffentlichen Meinung erklärte sich die deutsche Regierung be-

reit, den Bezwinger der Luft tatkräftig zu unterstützen, so dass er, aller kleinlichen Sorgen ledig, sich einzig seinem grossen Lebenswerk widmen konnte. Doch schon ehe ihm vom Reich die dringend benötigte finanzielle Unterstützung zugesagt war, hatte Graf Zeppelin erklärt, dass er sich entschlossen habe, keins seiner lenkbaren Luftschiffe an das Ausland abzugeben, seine Arbeit sollte ausschliesslich dem eignen Vaterlande gewidmet sein, und dieses Versprechen hat er getreulich gehalten trotz der zahlreichen schmeichelhaften Angebote, die ihm von anderer Seite gemacht wurden.

Amerikaner, die vor dem Weltkriege Deutschland einen Besuch abgestattet haben, verfehlten niemals bei ihrer

Rückkehr zu erzählen, welch wundervollen Genuss sie gehabt, wenn sie, in der elegant eingerichteten Kabine eines Zeppelin sitzend, hoch über den Wolken dahinschwebten und das herrliche Panorama unter sich beobachteten. Von allen wurde die Hoffnung ausgesprochen, dass es in nicht allzulanger Zeit gelingen möge, Zeppeline für den Luftverkehr über dem Weltmeer zu bauen. Und es sind nicht lediglich vergnügungssüchtige Weltreisende, die das Lob der Zeppeline in allen Tonarten singen. Fachleute allerersten Ranges, und ganz besonders in den Ver. Staaten, werden nicht müde darauf hinzuweisen, welche Vorteile eine Flotte lenkbarer Luftschiffe für die Sicherheit eines Landes im Falle ernster Gefahr bietet, ja dass Heer und

Flotte ohne Unterstützung eines starken Luftgeschwaders nicht genügend imstande sind, die Küsten zu schützen.

Graf Zeppelin weilt nicht mehr unter den Lebenden, doch sein Name wird fortleben, da er sich ein unvergängliches Denkmal gesetzt hat. Hoffen wir, dass in allerkürsester Zeit der Ruf: "Die Zeppeline kommen", keinerlei Schrecken mehr hervorrufen wird wie es jetzt wohl in England der Fall ist, dass vielmehr die lenkbaren Luftschiffe ausschliesslich Werken des Friedens dienen und dazu beitragen mögen, die Völker, die sich gegenwärtig zu vernichten drohen, zu friedlichem Wettstreit zu vereinen.

Bernard H Ridder

I

STURMFAHRT

Zeppeline über England

I

STURMFAHRT

Schrill gellt das Telephon im Zimmer des Kommandanten von "L 120."

"Hier Kommando der Hochseeflotte. Wasserflugzeug 597 ist von seinem gestrigen Aufklärungsflug nach Horns Riff bisher nicht zurückgekehrt. Steigen Sie so bald wie möglich auf und suchen Sie die See nördlich Helgoland-Pellworm bis Horns Riff ab. Die vierzehnte Flottille ist bereits zum Suchen ausgelaufen. Wann sind Sie fahrtbereit?"

Ein Augenblick kurzen Besinnens.

"In einer halben Stunde. Werde Abfahrtzeit melden."

Der Wind bläst mit Stärke vier bis fünf, schwere Regenwolken treiben vom Westen heran. Nicht gerade einladend zum Aufsteigen zu längerer Fahrt. Draussen aber kämpfen Kameraden mit Wind und Wellen. Da gibt's kein Überlegen, da heisst es retten, was zu retten ist. Der Kommandant kennt sein Schiff. Er weiss, was er ihm trotz schweren Wetters zutrauen kann; er hat seine Leute auf so mancher Fahrt schon erprobt. Freilich, eine Spazierfahrt wird es nicht werden.

Sofort ergehen die Befehle an Besatzung und Haltemannschaften. Rastlos wird gearbeitet, und in einer halben Stunde schon meldet der Ingenieur:

"Schiff klar zur Fahrt!"

Die Halle ist vor den Wind gedreht. Geräuschlos gleiten die mächtigen Tore zur Seite, und die Nase des grauen Riesen, der drinnen auf seinen Böcken schlief, wird sichtbar. Langsam rückt der ungeheure langgestreckte Körper vor. Sausend und heulend stürzt sich der Wind heran und sucht ihn seitwärts an die Wand zu pressen. Umsonst. Hunderte von derben Fäusten halten ihn an den Tauen fest und führen ihn sicher von der Halle frei.

Ein Pfiff aus dem Führerstand, und die Luftschrauben drehen sich schneller und schneller. Dumpf zuerst steigt ihr Gesang von Sekunde zu Sekunde heller an, bis sie mit voller Kraft dahinbrüllen.

"Leinen los!"

Mit dem Wind steigt der Luftkreuzer mit grosser Fahrt an; mit äusserster

Kraft peitschen die Schrauben die Luft hinter sich, treiben das Schiff auf den Kurs. Jetzt ist es über der See. Zunächst wird Helgoland angesteuert, dann hält der Kommandant hinüber nach der holsteinischen Küste. Planmässig sucht er das ihm zugewiesene Feld in Zickzack-Kursen ab. Scharfe Blicke spähen nach allen Seiten über die Wasseroberfläche hin. Weit und breit ist nichts vom vermissten Flugzeug zu sehen. Ein Dutzend Torpedoboote und Vorpostenschiffe ist in auseinandergezogener Linie gleichfalls auf Suche. Unendlich viel grösser aber ist das Gesichtsfeld des Luftkreuzers über ihnen. In sausender Fahrt sind sie überflogen.

Schon steht "L 120" auf der Höhe des Lister Tiefs, als die scharfen Augen eines Signalmaaten plötzlich

weit links voraus auf dem Wasser einen Gegenstand erblicken, der das gleichförmige Spiel der Wellen unterbricht. Sofort wenden sich alle Gläser dorthin. Noch ist nichts Genaueres auszumachen.

Mit äusserster Kraft jagt "L 120" der Stelle zu. Wenige Minuten, und die Vermissten sind gefunden.

Gerade noch im letzen Augenblick kommt ihnen die Hilfe. Halb über, halb unter Wasser treibt dort das schwer havarierte Flugzeug. Deutlich hebt sich von der einen Tragfläche das Eiserne Kreuz ab.

Jetzt sieht man auch die Insassen: der eine, den anscheinend die Kräfte nahezu verlassen haben, hockt zusammengesunken auf dem Führersitz. Mit einer letzten Anstrengung versucht er das Flugzeug mit Hilfe des noch

schwach arbeitenden Motors, der fast ununterbrochen aussetzt, in den Wind zu drehen. Der andere kauert auf einem der Schwimmer und winkt den herankommenden Rettern zu.

Erbarmungslos reiten die Wellen heran. Eine See nach der andern bricht über den Mann auf dem Schwimmer weg. Die beiden müssen in dem eiskalten Wasser schon halb erstarrt sein, den Rest mag ihnen die Aufregung der furchtbaren Nacht, die hinter ihnen liegt, gegeben haben.

Äusserst schwierig wird die Bergung durch das Luftschiff sein, da es bei dem schweren Seegange doch selbst havariert werden kann.

"Funkenmaat, geben Sie sofort: Flugzeug 597 fünfzehn Seemeilen West-Nord-West Nordspitze Sylt schwer havariert gefunden. Besatzung

lebt. Bergung Führers und Beobachters für 'L 120' durch Seegang äusserst erschwert. Erbitte sofortige Hilfe durch nächste Fahrzeuge."

Wenige Sekunden später antwortet schon eines der Boote. Mit äusserster Kraft perscht es auf die Unfallstelle zu. Tiefer geht "L 120" herab. Der Kommandant ruft mit dem Sprachrohr den beiden unten, deren Lebensgeister wieder erwacht sind, zu, auszuhalten. Der Wind stürzt sich auf den Schall, fasst ihn und schleudert ihn in die Weite. Trotzdem haben die Verunglückten den Sinn verstanden. Sie wissen, dass Kameraden zur Stelle sind, dass sie bald geborgen sein werden.

Das erste Torpedoboot taucht auf. In rasender Fahrt nähert es sich. Bis zur Brücke ist es mitunter in der See begraben. Weisslich stösst der Ölqualm

aus seinen Schornsteinen hervor. Schwerer und steiler wird die See, wilder und böiger braust der Sturm. Langsam sinkt das Flugzeug unten weg. Die linken Trageflächen tauchen fast ganz unter, es steht vor dem Kentern. Vom Luftschiff werden Leinen heruntergefiert, der Führer geht mit seinem Schiffe noch weiter herunter. Schon aber versucht zischender Gischt die Gondeln zu lecken; höher muss "L 120" steigen.

Die beiden unten, die jetzt an einem losgebrochenen Schwimmer hängen, können ihn nicht mehr loslassen, die Taue des Luftschiffes nicht mehr sicher erfassen.

Jetzt naht aber das Torpedoboot. Gerade, als von oben Rettungsgürtel hinabfliegen und das Flugzeug wegsackt, ist es zur Stelle. Stampfend und

schlingernd nähert es sich den mit den Wellen Ringenden, unbekümmert um die schwere See, die sich unaufhörlich über die Back stürzt. Langsam, vorsichtig, geht es in Luv längseit. Bootshaken werden den beiden hingereicht. Umsonst. So kraftlos sind sie, dass sie es nicht mehr wagen, die erstarrten Arme zu lösen. Kurz entschlossen springt ein Maat mit einem Ende um den Leib ins Wasser und seilt die Verunglückten in hartem Bemühen an. Dann werden sie an Bord geholt, wo sie zusammenbrechen. Zu furchtbar war die körperliche und seelische Anstrengung. Ärztliche Hilfe, wollene Decken und ein kräftiger Kognak bringen die erschöpften Lebensgeister bald wieder hoch.

Luftschiff und Boot drehen heimwärts. Überall herrscht gehobene

Stimmung über die gelungene Rettung. An das Flottenkommando geht die Meldung, dass die Flieger durch "V 13" geborgen sind.

"L 120" ist querab von Sylt, als plötzlich aus Nordwest eine dunkle Wolkenbank auftaucht. Wie ein mächtiges Gebirge springt sie in wenigen Minuten aus der See hoch und verdunkelt den ganzen westlichen Gesichtskreis. Orkanartig, mit unfassbarer Schnelligkeit greift sie um sich, verbreitert sich, kommt näher und näher heran. Höher heben sich die Brecher unten, wie wütende Bestien laufen sie gegeneinander an, überstürzen sich brüllend. Ein Hexenkessel scheint die See, eine kochende weisse zischende Masse. Wie Fetzen fliegen die Wellenkämme davon. Der Sturm ist da. Das Barometer ist auf sieben-

hundertundzweiundvierzig Millimeter gefallen. Ein Ausweichen vor dem dunklen Ungeheuer durch Umfahren ist nicht mehr möglich, es muss abgewettert werden. Die Luft ist völlig dunkel und unsichtig geworden. Horizontal- und Vertikalböen stossen ununterbrochen auf "L 120", wolkenbruchartig stürzt heftiger Regen auf den Luftkreuzer herab und belastet ihn schwer. Hier treibt ein Stoss ihn empor, in der nächsten Sekunde presst ein anderer ihn Hunderte von Metern hinab. Das Thermometer weist sechs Grad unter Null. Längst halten Wolle und Lederkleidung die Kälte nicht mehr ab. Der eisige Wind dringt durch die dickste Hülle und lässt das Blut erstarren. Kaum können die verklammten Hände die Griffe und Hebel festhalten.

Ballast nach Ballast geht über Bord.

Schwer und immer schwerer lastet der drückende Regen auf der Hülle, in Sekunden gefriert er zu Eis. Immer mehr und mehr schmilzt der Ballast zusammen. Für den äussersten Fall ist noch ein Rest Wasser da, dann müssen die Benzintanks und die sonstigen Einrichtungsgegenstände dran glauben, und dann — — —?

Als wollte der Sturm nun erst sein Letztes und Äusserstes hergeben, so stürzt er sich jetzt heran, fasst "L 120" und schüttelt und rüttelt ihn.

Kaum können die Menschen sich auf den Beinen halten. Oft schweben sie in der Luft; krampfhaft greifen die Hände nach einem Halt.

Kaum noch gehorcht das Schiff den Steuern — — Und jetzt — — — Grimmig presst der Führer die Lippen zu-



DAS VERDUNKELTE LONDON: DAS LEBEN UM SIEBEN UHR ABENDS AUF DER OXFORD STREET

(Aus der "Illustrazione Italiana")

sammen. Bedeutet das das Ende? Ein Ruder klemmt, steuerlos ist das Schiff. Eine Bö saust heran, fasst es und schleudert es herab.

Mit verzweifelter Anstrengung sucht der Signalmaat den Stoss durch Ruderlegen auszugleichen. Umsonst. Mit Anspannung aller Kräfte reisst und zerrt er an den Griffen. Das Ruder weicht und wankt nicht, eisern sitzt es fest. Schwarz und dunkel ist der Himmel; eine Bö nach der andern jagt heran. Ein einziger Anprall noch, und "L 120" schmettert auf die See herab, die kochend und schäumend in tausend Brechern und Spritzern wie ein Polyp die Arme ausstreckt, ihr Opfer an sich zu ziehen. Stählerne Muskeln krampfen sich in wütender Anstrengung. Zum Platzen gespannt treten die Adern hervor. Einige Drähte sind ge-

rissen. Eine Minute vergeht, deren einzelne Sekunde Ewigkeiten wiegt, in der dem Kommandanten die ungeheure Verantwortung, die er für seine Besatzung trägt, schwer zum Bewusstsein kommt. Schlag auf Schlag, mit eiserner Ruhe folgen aber die Befehle einander . . . langsam richtet sich der Bug wieder auf, das Ruder gehorcht, das Luftschiff steigt . . . . die Gefahr ist beseitigt.

Der Sturm hat ausgetobt. Langsam klart das Wetter auf, die Sonne kommt wieder zum Vorschein. Einige leichte Schäden weist der Luftkreuzer auf. Dank der vorzüglichen Durchbildung der Mannschaft und der guten Führung ist alles glücklich überstanden.

In voller Fahrt jagt "L 120" heimwärts und funkt, dass er in einer

Stunde ankommen wird. Im Hafen hatte sich schon die Sorge um sein Schicksal breit gemacht. Auch dort hatte der Sturm gewütet und die Befürchtung, dass "L 120" nach glücklicher Rettung vielleicht selbst dran glauben müsse, nur allzu berechtigt erscheinen lassen.

Eine Stunde noch, dann kommt das Land und bald darauf der Hafen in Sicht. Gerade noch so viel Ballast hat der Kommandant, um das Schiff bei der Landung bremsen zu können, dann fassen die Fäuste der Haltemannschaften die Taue und führen den Riesen nach seinem Lager, wo er ruhen mag, bis ein neuer Befehl ihn herausruft zu frischem Kampf, zu neuem Sieg.

II

IM LUFTSCHIFFHAFEN

II

IM LUFTSCHIFFHAFEN

Weich und lautlos rieselt der Schnee vom grau umwölkten Himmel herab. Lind senkt sich die weisse Hülle auf den weiten Platz, deckt die Bäume, die ragende Halle und die Dächer der Häuser im Hintergrunde. Wie im tiefsten Frieden, so ruhig und still ist es hier.

Gleichmütig, mit hochaufgeschlagenem Mantelkragen, das Gesicht von der strengen Kälte gerötet, stampft der Posten seinen Weg. Weithin ist der Blick frei, nichts aber regt sich. Ein Möwenpärchen segelt mit misstönigem Kreischen heran, lässt sich zu kurzer Rast auf die Halle nieder, äugt

nach Beute und verschwindet wieder in der Ferne, wo heller Schimmer die See kündet.

Drei Tage sind seit dem grossen Angriff verstrichen, bei dem die deutschen Luftkreuzer stundenlang über England weilten. Besonders den von Lloyd George als das "Rückgrat von Englands Wehrstand" bezeichneten Industriezentren, in denen Tag und Nacht an der Herstellung von Waffen und Munition gearbeitet wurde, hatte der Besuch gegolten, jenem Mittelpunkt englischen Wohlstandes, in dem die Fabrikdörfer und Städte sich so dicht aneinander drängen, dass sie nur einen einzigen riesenhaften Wald ragender Schornsteine und qualmender Essen bilden. Hier musste jede Bombe, gezielt oder ungezielt, unermesslichen Schaden anrichten, Vernichtung und

Verderben verbreiten. Aber weiter noch, quer über ganz England hinweg waren die deutschen Luftschiffe vorgedrungen, bis an die Irische See hatten sie die Schrecken des Krieges getragen. Und furchtbar, mit eherner Faust dröhnte es dieses Mal stärker als je zuvor gegen die starre Wand der vermeintlichen Unverletzlichkeit, die britischer Dünkel sich im Lauf der Jahrhunderte auf seiner unangreifbaren Insel zurechtgezimmert hatte. Wie Spreu im Winde verflog der Dünkel unter dem Krachen berstender deutscher Geschosse.

Der Krieg in seiner ganzen Furchtbarkeit war im Lande und mit ihm Angst, Entsetzen und Tod.

Dumpfes Rollen und Knattern dringt heran. Der dröhnende Laut einer Automobilhupe zerreisst die

Stille. In schlanker Fahrt saust ein grauer Wagen herbei, biegt um die Einfahrt und hält vor dem Gebäude, in dem das Kasino untergebracht ist.

Zwei dick vermummte Gestalten entsteigen dem Gefährt und verschwinden im Flur, wo die dienstbereite Ordonnanz herzuspringt und ihnen die Mäntel und Mützen abnimmt. Der grosse Schlanke, der eben noch einen prüfenden Blick in den Spiegel wirft, ist Kapitänleutnant Freiherr von Reiserlink, der kleine Untersetzte, der ohne anzuhalten die Treppe emporsteigt, Kapitänleutnant Wegener. Beide sind sie Kommandanten von Luftschiffen, beide haben an dem jüngsten Besuche drüben tatkräftig mitgewirkt.

Der Kommandeur hat eine Besprechung angesetzt und die sämtlichen Kommandanten der Luftkreu-

zer, die am letzten Angriff teilgenommen haben, zu sich befohlen.

"Tag die Herren!"

Sechs Stimmen schallen den Ankommenden gleichzeitig entgegen, sechs Hände werden geboten. Tausend Fragen und Scherzworte fliegen hinüber und herüber. Sind es doch alles gute Kameraden, die sich da zur Abwechslung auch einmal auf festem Boden begrüssen. Verschieden dem Äussern nach, allen gemeinsam aber das harte, energische Gesicht, der scharfe, gestählte Blick. Menschen, für die das Wort "unmöglich" nicht geprägt ist, die lachend dem Tode hundertmal ins Antlitz schauen.

In der Mitte des grossen Raumes steht ein langer, grüner Tisch, mit Plänen und Zirkeln bedeckt. Bedeutend gemütlicher sieht es im Hinter-

grunde aus. Da stellen gerade die Ordonanzen den Tee mit "etwas Rum" bereit. Noch ist der Kommandeur nicht erschienen. So sitzen die acht denn friedlich beisammen und plaudern, nur vom Berufe nicht. Er ist zu ernst, um bei Tee erörtert zu werden. Auch harmlose Neckereien bleiben nicht aus, und besonders einer, anscheinend der Jüngste, der den linken Arm in der Binde trägt muss herhalten.

"Na, Röchling, die kleinen Mächens in Hamburg haben wohl die Wuhling um die Backbordflosse mächtig bewundert, was?"

Noch ist die Frage nicht ausgesprochen, als schon eine zweite einfällt:

"Was hat denn Kusinchen gesagt, war wohl ausser sich vor Begeisterung vom Vetter?"

“Donnerwetter, Hörman,” brüllt der gemütvolle Hartig aus seiner Ecke, “machen Sie doch die Türe zu!”

“Was, zu viel Rauch ist hier im Zimmer? Besser warmer Mief als kalter Ozon!”

Zu den andern gewendet:

“Nun lasst doch endlich den Röchling in Frieden. So eine Roheit, mit den heiligsten Gefühlen eines Menschen Spott zu . . .”

Zufällig streift sein Blick den Kameraden, zu dessen Verteidiger er sich soeben aufgeschwungen hatte, und erstaunt hält er inne:

“Mensch, Junge, du wirst ja ganz rot.”

Väterlich legt er ihm die Hand auf die Schulter.

“Na Kleiner, nun beichte mal, was ist denn los?”

Röchling hatte inzwischen die Verlegenheit überwunden, schmunzelt und meint dann:

"Gott, schliesslich kann ich es euch ja jetzt schon sagen. Ich habe mich verlobt. Dem Kommandeur habe ich schon Meldung gemacht. In den nächsten Tagen werde ich kriegsgetraut."

Sofort ist der gutmütige Spott, der soeben noch um ihn hagelte, verstummt. Die Glückwünsche, die Röchling von allen Seiten einheimst, kommen aus ehrlichen Freundesherzen.

"Donnerwetter, du Duckmäuser, das erfährt man jetzt erst? Wie ist denn das gekommen? Und so schnell willst du schon heiraten?"

Während der Glückliche strahlend seinen Herzensroman beichtet, singt sein Kamerad Wörberg in der Ecke, in der er sich verschanzt hat, ohne nur

einen Augenblick die kleinste Pause eintreten zu lassen:

"Schum . . . Schuum . . . Schuuum . . Schuuuum . . ."

"Der Kommandeur!"

Wie mit einem Schlage ist Scherz und Heiterkeit verschwunden, der tiefste Ernst ist da.

Mit Handschlag begrüsst der Kapitän, der, gefolgt von seinem Adjutanten, nun das Zimmer betritt, die Offiziere.

"Famos, dass Sie alle da sind. Meine herzlichsten Glückwünsche zu dem schönen Erfolge.—Ihnen, lieber Röchling, gratuliere ich noch ganz besonders. So, und nun bitte ich Platz zu nehmen, meine Herren!"

Der Verlauf des jüngsten grossen Angriffs ist bereits von allen Kommandanten einzeln gemeldet, die

Berichte sind weitergegeben worden.

Da sind aber tausend Fragen, die gemeinsam erörtert, neue Erfahrungen, die besprochen werden sollen. Jeder teilt mit, was ihm besonders wichtig erscheint. Ununterbrochen muss an Hand der gemachten Erfahrungen an der Förderung und Weiterentwicklung der Luftwaffe gearbeitet werden, soll sie auf voller Höhe bleiben.

"Wie steht es mit der Fahrtbereitschaft? Hat jemand besondere Reparaturen?"

Im Schiff des Kapitänleutnants Wegener wird ein Motor gründlich überholt; sein Kamerad Hartig lässt die Abwurfvorrichtungen vermehren. Das sind aber Arbeiten, die, da sie bereits begonnen, höchstens vierundzwanzig Stunden in Anspruch nehmen.

"Wie steht es mit dem Personal?

Haben Sie irgendwelche Wünsche?"

Röchling bittet um Vermehrung der Haltemannschaften.

Ein dementsprechender Antrag soll gestellt werden.

"Sie haben ja recht gute Ergebnisse gehabt. Dem Geschrei in der englischen Presse nach zu urteilen, müssen Sie nett gewirkt haben. Das haben sich die Herren in Manchester und Sheffield nicht träumen lassen, dass sie so unwillkommenen Besuch bekommen würden."

Der Verlauf des Angriffs wird durchgesprochen, seine Einzelheiten werden nochmals gründlich erörtert. Wie die als Sicherungsgürtel weit vorgeschobenen Vorpostenboote der Fischerfahrzeuge auf der Doggerbank und der vor der Themse, dem Humber und den anderen Flussmündungen auf-

gestellten Seestreitkräfte zu umgehen sind; wie man sich den Scheinwerfer-Batterien entziehen kann.

Die Erfahrungen jedes einzelnen sind auch wertvoll für die Kameraden. Neue Vorschläge werden vorgebracht. Alles wird nochmals durchgesprochen: das Verhalten auf dem Rückfluge, der Zusammenstoss mit feindlichen Fliegern, die sich bisher allerdings nur in den Reden des sehr ehrenwerten Churchill, der mit besonderer Hochachtung von den "schrecklichen Hornissen" sprach, als so überaus furchtbar erwiesen haben, und anderes.

Der Adjutant führt das Sitzungsprotokoll. Jeder Vorschlag, jede Anregung wird festgelegt.

"Noch eins, meine Herren," wendet sich der Kommandeur an die Kommandanten, "ich bitte Sie, Ihren Leu-

ten, wenn es nur irgendwie angeht, recht reichlich Urlaub zu geben. Sie wissen ja, wir müssen damit rechnen, dass es auch einmal nicht so gut geht wie bisher. Der Besatzung soll nach Möglichkeit Gelegenheit gegeben werden, ihre Familie vor neuer Fahrt zu sehen. Ist sonst noch etwas? Nicht. Ich danke meine Herren!"

Röchling ist zum Kommandeur, der sich erhoben hat, getreten:

"Dürfte ich Herrn Kapitän gehorsamst zu einem Glase Sekt bitten?"

"Aber selbstverständlich, lieber Röchling. Angefeiert lassen wir Sie nicht davon."

Die Ordonnanzen bringen die Gläser, in denen der Sekt sprudelt und schäumt. Ein dreifaches Hurra auf das junge Paar! Die Gläser klingen aneinander. Ein Telegramm wird an

die Braut abgesandt. Scherzworte fliegen hinüber und herüber. Bald aber wenden sich die Gedanken dem zu, was sie alle erfüllt: den hellgrauen Luftkreuzern, die nur des Befehls harren, sich zu erheben zum Kampf gegen den Feind.

III

AUF DER WERFT

III

AUF DER WERFT

Es war einmal eine Prinzessin, die war von einer Hexe verzaubert worden, so dass sie hundert Jahre schlafen musste. Da kam ein Prinz und erweckte das schlummernde Dornröschen zu neuem Leben . . .

So ähnlich heisst es im Märchen, und so ähnlich trug es sich in Wirklichkeit zu: Still, in idyllischer Weltabgeschiedenheit lag das Städtchen Friedrichshafen am Bodensee. Ruhig, wie verträumt, blickten die alten Häuser hinaus auf die weite Wasserfläche, auf die Schweizer Bergriesen, die in der Ferne mit schneebedeckten Häuptern in den Himmel hineinzuspringen schienen. Da

kam Zeppelin, und mit einem Schlage änderte sich hier alles, drang brausend das Leben durch die Dornenwand.

Dicht an der Stadt erstanden die Werftanlagen. Ragende Hallen wuchsen empor, mächtige Fabriken, Montagewerkstätten. Und das Hämmern und Klopfen, das rastlose Arbeiten, das an dem Tage einsetzte, als hier der erste Spatenstich getan wurde, hat nicht mehr aufgehört. Dickbäuchige Gasbehälter entstanden, schwer und dunkel quollen Rauchwolken über den See hinaus. Selten nur anfangs, in rascherer Folge später kamen die Momente, in denen sich die Tore der bergenden Halle öffneten, in denen einer der so ungeheuerlich anmutenden Kolosse sich schlank zum Himmel hob, um in der Ferne zu verschwinden.

Der Weltkrieg brachte dann den

Höhepunkt . . . Das Leben, die jagende, atemlos hastende Arbeit sollte sich verzehnfachen, verhundertfachen.

Die Sonne geht unter. Wie ein glühender Feuerrost leuchtet die eiserstarre Fläche des Bodensees auf, als loderten mächtige Flammen, so geben die Fenster der Werftgebäude den Schein wider. Dann bricht schnell die Dunkelheit des Winters herein. Das Licht erlischt, und in bläulichweissem Schimmer verliert sich die Eisfläche in die Unendlichkeit. Feierabend! Für die draussen in den Schützengräben freilich ist das Wort nicht geprägt worden, ebensowenig wie für die ragende Stadt, die sich hinter den hohen Mauern dahinzieht.

Gedämpft klingt das Pochen und Hämmern weiter fort. Pustend und schnaubend kommt eine Lokomotive

heran, mit langem Zuge schwer bepackter Wagen verschwindet sie. Der grelle Schein mächtiger Bogenlampen, der in Friedenszeiten hier leuchtet, ist verlöscht. Dunkel, abgeblendet liegen die Hallen und Häuser. Ein magnetischer Anziehungspunkt den feindlichen Fliegern. Freilich müssen die, wollen sie den Angriff mit einiger Aussicht auf Erfolg wagen, Schweizer Gebiet überfliegen. Wann aber haben unsere Gegner nach Völkerrecht gefragt? Der Deutsche, der muss es wahren, soll die Presse drüben nicht in Wutgeheul ausbrechen. Für England und Frankreich wurde Völkerrecht doch nicht gemacht! Ein einziges Mal nur haben sie ungebetenen Besuch solcher Art versucht. Einmal und niemals wieder. Lange vor ihrem Eintreffen schon waren sie gemeldet, und die Abwehrgeschütze began-

nen, noch ehe sie ihr Ziel erreicht hatten, einen Kranz von deutschen Schrapnellen nach dem anderen, eine Garbe tödlicher Geschosse um die andere um sie herumzulegen. Der Versuch kam ihnen teuer zu stehen. Flügellahm geschossen entkam der eine, während der andere noch heute in deutscher Kriegsgefangenschaft dem Aussichtslosen seines Unternehmens nachsinnen darf.

Freilich, aufgegeben wurde das Unternehmen vom Gegner noch nicht. Dazu war das Objekt viel zu kostbar. Ging es nicht auf geradem Wege, dann musste eben der krumme Pfad herhalten. Wenige Wochen nach Ausbruch des Krieges, kurz nach dem missglückten Fliegerangriff war es. Die Nacht war hereingebrochen, dichte Herbstnebel lasteten auf dem See. Tiefe Ruhe überall. Leise, eintönig plätscherten

die Wellen gegen die Pontons, die wie vorweltliche Ungeheuer in den See hineinsprangen. Draussen schlug die Schraube des Patrouillenbootes die Wellen. Der Scheinwerfer versuchte die zähe, graue Wand zu durchdringen.

Der Posten an Land ging seinen vorgeschriebenen Weg ab. Zweihundert Schritte hin, zweihundert zurück. Schwer legte sich die dicke Luft auf die Lungen. In wenigen Minuten triefte der Mantel vom Wasser. Kein Laut, nichts Verdächtiges.

Da . . . lauschend blieb er stehen, horchte in die Nacht hinaus. War das nicht eben leichter, vorsichtiger Ruderschlag gewesen?

Eintönig plätscherten die Wellen am Ufer . . . Nein, es war wohl nur eine Sinnestäuschung — — Doch, da kam es wieder. Diesmal dichter heran.

Dumpfes, taktmässiges Geräusch, als wenn umwickelte Riemen durch Wasser gezogen würden. Diesmal war er seiner Sache sicher.

Von drüben kam eben der Kamerad heran, trat herzu und lauschte mit. Ja, es stimmte. Da kam einer heimlich, verborgen, der das Tageslicht scheute: ein Feind! Vorsichtig zogen sich beide zurück, bereit zuzufassen.

Schattenhaft huschte es heran, legte im Dunkel an. Ein Boot. Ein Mann entstieg ihm, befestigte es, kam an Land. Aha, die grosse Montagehalle stach ihm in die Augen, wo zwei Luftkreuzer der Vollendung harrten. Leise, unhörbar schlichen sie hinter ihm her, näher und näher heran und jetzt — — Vier harte Fäuste legten sich auf die Schultern des Ahnungslosen, der unter dem Gewichte zusammenbrach. Un-

schädlich! Was der Franzose wollte, verrieten die Handgranaten, die er mit sich führte.

Seither war Ruhe. Alle Versuche wären auch fehlgeschlagen an der Wachsamkeit, mit der Tag und Nacht das Werftgelände umgeben ist. —

Ein neuer Tag bricht an, und mit dem Lichte scheint sich das Leben, das während der ganzen Nacht auch nicht einen Augenblick stockte, zu verdoppeln. Lauter und heller dröhnt das Hämmern, in das dumpfes Brausen sich mischt: der Motorenprüfungsstand. Tagelang peitschen hier in rasend schnellen Umdrehungen die Luftschrauben dahin, dröhnen die hundert- und mehrpferdigen Maschinen. Unfassbar scheint es, dass in diesem Höllengebrüll ein menschliches Ohr noch aufnahmefähig bleibt. Und doch ste-

hen die Ingenieure und Werkmeister lauschend, prüfen den Atem der feinen Motoren. Die kleinste Unregelmässigkeit, das leiseste Abweichen aus dem mächtigen, gleichförmig dahinbrausenden Leibe wird gemerkt. In wenigen Minuten kann hier beseitigt werden, was in der Luft verhängnisvoll werden muss.

In der grossen Montagehalle. In riesenhaften Umrissen dehnt sich auf seinen Blöcken der Leib eines neuen Luftkreuzers, eines wahren Grosskampfschiffes der Luft, demgegenüber alle bisherigen klein erscheinen. Die letzte Hand wird angelegt, alles scheint fertig. Das Abnahmekommando ist auf der Werft eingetroffen. Soeben betritt der Kommandant, Kapitänleutnant Kottlitz, die Halle. Rasch tritt der Ingenieur auf ihn zu und meldet:

"Alle Motoren sind fertig montiert. In einer halben Stunde sind wir fertig!"

"Donnerwetter, famos. Da können wir ja schon heute die erste Fahrt machen."

Prüfend schweift der Blick durch die mächtigen Fenster hinaus. Fast sommerlich strahlt die Sonne herunter, dass in ihrem Lichte die bläulichweisse Eisdecke des Sees grell blitzt und funkelt. Die Wettermeldungen sind günstig. Liebevoll fast, mit freudigem Stolze streift der Blick des Offiziers über den schlanken Körper hin, der ein wahrer Riese scheint im Vergleich zu dem Schiffchen, das er bisher befehligte.

Die letzten Vorbereitungen werden getroffen. Zischend strömt das Gas in die Zellen, füllt sie prall. Die Werftmannschaften bringen den Bal-



ENGLISCHE KRIEGSSCHIFFE SUCHEN MIT SCHEINWERFERN NACH ZEPPELINEN

(Nach englischer Darstellung)

last. Die Abnahmekommission geht an Bord.

"Alles klar? Tore auf!"

Brüllend schreien die Luftschrauben auf. Langsam schiebt sich der Riese ins Freie hinaus. Aus allen Hallen, aus den Fabrikgebäuden strömen die Arbeiter. Verlässt doch der erste Luftkreuzer von solcher Mächtigkeit die Werft. Ein neues Zeugnis dessen, was deutscher Geist zu schaffen vermag. Leicht, wie spielend, hebt er sich in die Luft, wo ihn, wie begrüssend, der Wind in seinem Reiche empfängt. Höher, immer höher steigt er, wendet und verschwindet über dem Schwarzwald.

Froh blicken die unten ihm nach. Zag und schüchtern wagte sich vor Jahren das erste Luftschiff hinaus, ein Kind, das sorgsam gehütet werden musste. Und heute? Ein Ruhmestag für die

Werft ist es und für den Mann, der sie schuf.

Als feiner Strich erscheint der Kreuzer wieder über den Bergen. Dröhnend brüllen die Motoren herüber. In sausender Fahrt nähert er sich und landet.

Der nächste Tag findet ihn wieder bereit. Höher wird diesmal gestiegen als tags zuvor. Alles, auch der kleinste Bestandteil wird geprüft und ausprobiert. In gerader Fahrt erst zieht das Schiff über der Eisfläche des Bodensees dahin, klettert hoch, steigt ab, dreht, wendet, beschreibt Schleifen und Bogen. Dem leisesten Drucke der Steuer gehorcht das Schiff, wie ein edles Pferd dem Zügel. Die Gesichter von Führer und Mannschaft strahlen. Eine Freude ist es, dies Schiff führen zu dürfen. Fast mit Bedauern wird heimwärts gewendet.

Dann kommt der Tag, an dem die grosse Abnahmefahrt vor sich gehen soll. Alles ist klar und an Bord, so auch die Abnahmekommission. Die Leitung der Werft verabschiedet sich von ihrem Kinde, das jetzt hinausziehen soll in den Kampf. Der erste Vertreter einer neuen Gattung. Auch er wird der Werft, die ihn baute, Ehre machen, wie der Flagge, die von seinem Heck aus weht. Die Haltemannschaften lassen die Taue los, das Schiff ist frei.

"Grosse Fahrt!"

Höher und höher steigt der graue Kreuzer. Kleiner und kleiner wird es in der sonnedurchflimmerten Luft, bis er verschwindet. Dunkelgrüne Wälder ziehen unten vorbei. Der Hohentwiel bleibt zurück, der Schwarzwald wird überflogen. Die schimmernden Kuppeln

und ragenden Türme von Karlsruhe tauchen auf und verschwinden wieder. Das Rheintal abwärts geht der Flug. Der Wind singt an der Hülle, die Luftschrauben brausen. Da unten liegt Worms. Hier wird abgebogen nach Mannheim und Heidelberg. Weite Flächen dehnen sich, über dunkelbraunen Ackerboden streicht der Wind. Hier oben stählen sie sich zum Kampf, damit die Heimat unten in Frieden schlafen möge. Wie ein silbernes Band glänzt der Main empor. Über Frankfurt, Kassel und Thüringen zieht das Schiff seinen Weg. Leichter und schneller als die D-Züge, die dort über blinkende Gleise hinwegjagen.

Es dunkelt. Oben strahlt die Sonne noch, während violette Abendschatten unten schon alles decken. Leipzig wird überflogen. In der Ferne schimmern

die Leuchtfeuer des Dresdner Luftschiffhafens.

Die Nacht ist da. Stille überall. Kein Laut dringt von unten in die klare Höhe. Ballast wird abgegeben, die Wache gewechselt. Tagsüber war alles auf den Beinen. Auch jetzt denkt kein Mensch an Schlummer. Eintönig summen und brausen die Schrauben, ruhig, unbeirrt zieht das Schiff dahin. Nicht der kleinste Fehler hat sich ergeben. Alles klappt. Wieder gleiten die dunklen Wälder Thüringens vorbei. Westfalen und Rheinland werden angesteuert. Dunkelrot flammt die Glut der Hochöfen empor. Blitzende Lichter verraten, dass hier im Herzen Deutschlands auch nachts die Arbeit nicht ruht.

Um Mitternacht steht der Luftkreuzer über Köln. Nordnordost geht es

weiter nach Düsseldorf, mit Nordostkurs nach Münster und Osnabrück. Dort ruht das Oldenburger Land. Weiter strebt das Schiff nach Bremen zurück in grossem Bogen über Hannover und dann wieder hinauf nach Norden. Im Morgengrauen kommen Hamburg und die Elbe, die ihre gelben Wasser träge seewärts wälzt, in Sicht.

Die Abnahmefahrt ist beendet. Noch aber ist so reichlich Betriebsstoff vorhanden, dass das Abnahmekommando beschliesst, die Fahrt weiter auszudehnen. Höher steigt das Schiff unter den Strahlen der Sonne, weiter zieht es dahin. Stunde auf Stunde verrinnt, es wird Mittag, Nachmittag, Abend. Dann tauchen voraus die Hallen auf, in denen das Schiff seine neue Heimat finden soll. Abwärts senkt es sich, den wartenden Fäusten der Mannschaften entgegen,

die es ergreifen und nach dem neuen Lager geleiten.

Die Abnahmekommission beglückwünscht den Führer zu seinem schönen Schiffe. Das Ergebnis ist über alles Erwarten gut. An die vorgesetzte Dienststelle geht die Meldung:

" 'L 150' frontbereit!"

IV
HARTE TAGE

IV

HARTE TAGE

Die nächste Angriffsperiode naht heran. Längst sind alle Pläne bis in die kleinste Einzelheit ausgearbeitet, jedes Schiff hat seine genaue Gefechtsanweisung. Die Kommandanten haben mit ihren Offizieren alle Angriffsmöglichkeiten durchgesprochen. Die Mannschaften, die auf Urlaub waren, sind längst zur Stelle. Auch sie wissen, was bevorsteht. Keine Silbe, kein Laut dringt über den Hafen hinaus, nichts verrät die geplante Unternehmung.

Besorgte Blicke spähen himmelwärts. Seit vier Tagen schon bläst der Nordwest von Schottland herüber.

Statt abzuflauen, wird er von Stunde zu Stunde steifer, böiger. Kein Flugwetter, keine Aussicht auf baldige Besserung. Draussen auf See muss es hart hergehen.

Ununterbrochen treffen die Meldungen der Vorpostenboote ein. Nur auf wenige Stunden ist es einigermassen sichtig. Diesig lastet der Himmel über der See, dann wieder jagt eine Schneebö nach der andern heran. Dabei eine Kälte, die durch Mark und Bein geht. Alles an Deck ist vereist und glitschig, lange Eiszapfen hängen von Aufbauten, Geländern und Stagen, der Schornstein ist grau von Salz. Nur ein Niedergang ist passierbar, alles andere ist dicht verschalkt. Die Boote schlingern und stampfen, ein Brecher nach dem andern steigt steil empor, stürzt sich an Deck und leckt zur

Brücke hoch. Alles, was nicht niet- und nagelfest oder gründlich seefest gezurrt ist, wird mitgerissen. Die braven alten Boote müssen teilweise einlaufen, um ihre Schäden auszubessern, und durch andere ersetzt werden.

Trotz aller Wachsamkeit ist vom Feinde nichts zu sehen. Vielleicht liegt er ruhig in seinen Häfen, vielleicht streift er in unmittelbarer Nähe umher. Die schlechte Sichtigkeit verhindert jede Beobachtung. Und gerade die ist unumgänglich nötig.

Der Engländer kennt die Rührigkeit der "Ratten", er weiss ganz genau, dass die am letzten die Gewohnheit haben, in ihren Löchern zu bleiben, dass kein Teufel sie abhält, draussen nach dem Feinde zu streifen, wo immer nur sich eine Gelegenheit bietet, mit scharfen Zähnen in seinen Bereich einzufal-

len. Worauf sinnt er, was plant er? Die scharfen Späheraugen, deren Blick sonst weit über See dringt, die den geheimsten Schlupfwinkel durchstöbern, sind bei solchem Wetter machtlos.

Ein ungemütlicher Zustand ist es. Dem Flottenchef ist es dringend erwünscht, zu wissen, wie es drüben aussieht, ob der Feind irgend etwas unternimmt, ob er überhaupt in der Nordsee zu sehen ist. Und Luftaufklärung ist unter diesen Umständen nicht möglich! Ununterbrochen hält das Wetter an. Grau und düster wird es Tag. Die Nebelwand will und will nicht weichen, oder der Sturm kommt herangeflogen. In wildem Treiben wirbelt er den Schnee vor sich her, dass nicht die Hand vor den Augen zu sehen ist. Kaum daran zu denken, bei sol-

chem Wetter aufzusteigen. Nicht einmal aus der bergenden Halle kämen die Schiffe.

Von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde wächst die Ungeduld in den Häfen und Stationen. Längst ist alles klar. Nur Gas und Proviant wären nachzufüllen. In kurzer Zeit könnte es losgehen.

Wieder endet ein Tag, die Dunkelheit fällt ein. Eintönig rieselt der Schnee vom Himmel herab, dann wieder stäubt er unter den peitschenden Schlägen des Windes wild durcheinander. Verknurrt läuft der Posten vor der Halle auf und ab. Noch zwei Stunden bis zur Ablösung. Unendlich langsam verrinnt die Zeit der Untätigkeit.

Nicht viel anders sieht es im Kasino aus. Die beiden Kommandanten der

Luftkreuzer sitzen mit ihren Offizieren zusammen, erzählen einander von den Erfahrungen, die sie beim letzten Angriffe gemacht haben, tauschen Meinungen aus. Kapitänleutnant Kottlitz berichtet von seinem neuen Schiffe, das drüben in der Halle liegt, von der Abnahmefahrt, von der Freude und dem Stolze, mit der er den neuen Riesen übernahm. Die Stimmung ist nicht gerade rosig. Jeden Augenblick rüttelt der Sturm draussen an den Fensterläden, pfeift und dröhnt um das Haus. Den vierten Tag schon dieses S . . wetter.

Missmutig erwacht der Kommandant zu einem neuen, tatenlosen Tage. Lauschend hebt er sich, draussen scheint alles ruhig. Sollte der Sturm abgeflaut haben? Mit einem Sprung ist er am Fenster, stösst es auf. Ein eiskal-

ter Luftstrom dringt herein, aber klar und blau dehnt sich der Himmel. Das herrlichste Fliegerwetter! Mit einem Ruck schnellt das Barometer der Laune hoch empor. Wie ausgetauscht ist alles im Hafen. Fröhliche Gesichter überall, wo gestern noch mürrische, vergrämte Laune herrschte.

Eitel Freude und Leben auch in den Hallen. Wie leises Flüstern geht es durch den Leib der Riesen, die dort ruhen, als schöpften sie Atem zu neuem Tun. Die Leute sind vollzählig zur Stelle. Überall wird gearbeitet. Die dort hantieren an den Motoren, Schrauben werden angezogen. Andere wieder arbeiten an den Geschützen.

Kottlitz erklärt seinem Kameraden von "L 61" die Vorzüge des neuen Kreuzers.

"Ist das ein feiner Bursche!" Fast

neiderfüllt geht Körte um den Riesen herum.

Eine halbe Stunde verrinnt. Immer klarer und besser wird das Wetter draussen. Höher steigt die Sonne. Seit langen Tagen zum erstenmal wieder leuchtet sie in tausend Farben und Reflexen auf der weissen Schneedecke. Vor den Toren schaufeln Leute den Weg frei.

"Ob wir heute noch fahren?"

Unschlüssig blicken die Kommandanten einander an. Noch aber ist das letzte Wort nicht ausgesprochen, als das Telephon läutet.

"Hier Kommando Hochseeflotte, Eins Asto (I. Admiralstabsoffizier). Wann sind Sie fahrtbereit?"

Ohne Zögern kommt die Antwort: "Spätestens in einer halben Stunde!"

Drüben am Apparat lacht es.

"Sie freuen sich wohl mächtig, dass es mal wieder soweit ist? Wir haben gute Wettermeldungen. 'L 150' klärt nach Westen bis Terschelling Bank auf, 'L 61' nach Norden bis zur Jammerbucht!"

Kottlitz wiederholt den Befehl und hängt den Hörer ab. Sein Kamerad verschwindet soeben mit einem heftigen Satze in der Tür.

"Mensch, laufen Sie doch nicht so, Sie sollen ja ohnedies zuerst losgehen!" —

"Bitte klarmachen!"

Ein eilendes Wettlaufen erhebt sich unter der Mannschaft. Ein jeder will der erste im Ankleideraum und in seinem Lederfracke sein.

Schlag auf Schlag folgen die Befehle. Wie in einem Ameisenhaufen wirbelt alles durcheinander, plan- und ziellos

anscheinend. Ein jeder aber weiss genau, was ihm obliegt.

Brüllend sausen die Motoren los, donnernd, dass das mächtige Schiff und die Halle zu zittern beginnen.

Der Ingenieur lauscht ununterbrochen. Alles in Ordnung.

Hier werden Sandsäcke angeschleppt, Wasserballast eingefüllt, dort Proviant und Munition gemannt.

"Motoren klar."

"F. T. klar."

"Geschütze klar."

"Wurfvorrichtungen klar."

"Haltemannschaft klar."

"Schiff fahrtklar."

Grell schrillt das Pfeifensignal durch den Raum, selbst im knatternden Donner der Motoren deutlich auszunehmen.

"Abwiegen!"

Rauschend und plätschernd strömt in dickem Schwalle das Wasser auf den Boden und fliesst nach den Seiten ab. Die schweren Eichenlager zittern, der Luftkreuzer hebt sich: "L 150" schwebt. Die Haltemannschaften ergreifen die Taue.

Ein Ruck am Maschinentelegraphen, ein helles Klingeln. Alles, bis auf den Kommandanten, ist auf Stationen.

"Halle auf!"

Langsam klaffen die ungeheuren Tore auseinander, eine blendende Lichtfülle schiesst herein. Der Kamerad drüben ist ebenfalls klar. Soeben gleitet sein Schiff aus der Halle.

Prüfend schweift noch einmal der Blick des Führers über "L 150". Nicht die kleinste Einzelheit entgeht ihm. Alles in Ordnung.

"Na, dann wollen wir losgehen!"

Rasch ist er über die Leiter im Führerstand.

"Luftschiff marsch!"

Langsam streckt der graue Riese die Nase in die Luft. Vorsichtig, als sähe er sich sein Element noch erst an, bevor er sich ihm überlässt. Dann wird er ganz herausgebracht.

"Ausschlippen!"

Mit einem Rucke gleiten alle Fäuste von den Tauen.

"Achtung! . . . Los!"

Heulend beginnen die Luftschrauben ihr Lied, schneller, immer schneller drehen sie sich, bis statt ihrer nur schimmernde Kreise die Luft zu durchrasen scheinen.

"Grosse Fahrt voraus!"

Die Ruder- und weitere Maschinenkommandos folgen. "L 150" setzt sich in Bewegung, steigt. In der Ferne,

kaum fünfzig Hektometer vom Hafen entfernt, saust der graue Körper von "L 61" vor ihm dahin. Jetzt wendet er nach Norden, steigt höher und höher. Wie ein silbern schimmernder Strich noch wirkt er einen Augenblick, dann verschwindet er . . .

V
KLEINKRIEG

V

KLEINKRIEG

Auf geradem Kurse zieht "L 150" seewärts, kaum hundert Meter über Land. Alle Einzelheiten unten sind deutlich auszumachen: die kahlen Bäume, die wie dürftiges Unterholz aus der Schneedecke herauszuspriessen scheinen, ein vereistes Flüsschen, der erhöhte Bahndamm mit den glitzernden und in der Sonne funkelnden Gleisen. Aus strohgedeckten Häusern eines Dorfes wirbelt dünner Rauch kerzengerade in die stille, klare Winterluft. In der Ferne taucht an Steuerbordseite ein Städtchen auf. Wie eine glitzernde Nadel strebt der schlanke Kirchturm aus dem Häusergewirr, das sich um ihn drängt, heraus. Auf dem Hauptplatze

wird anscheinend gerade Markt abgehalten. Als wäre eine Riesenhand plötzlich in Kinderspielzeug hineingefahren, so quirlt und wirbelt alles durcheinander. Käufer und Verkäufer lassen liegen und stehen, was sie gerade in Händen hielten, und starren dem mächtigen, hellgrau schimmernden Luftriesen, dessen dröhnendes Atmen schon von fernher vernehmbar war, entgegen. Mützen und Tücher werden geschwenkt. Kaum aber sieht es die Besatzung, schon ist sie weit weg über den Deichen, auf denen Landsturmposten auf und ab patrouillieren.

Der Schaumstreifen der Brandung kommt voraus in Sicht, wohl mehr als hundert Meter breit. — Die Dünung ist noch schwer, mächtige Brecher heben sich aus der dunkelgrünen Fläche. Wie Schafe sieht es aus, die auf grüner

Wiese weiden. Kein Laut vom dumpfen Donnern der Brandungswellen aber dringt zu dem Schiff, das jetzt höher emporstrebt, auf die See hinaus. Dort, wo das Wasser an der Kimm hochzuklettern scheint, taucht ein braunes Segel auf. Ein Fischkutter. Mit vollem Zeuge kommt er heran. H. F. 235 trägt er als Erkennungszeichen.

Wieder der verwegene Kerl, der Finkenwärder. Tagaus, tagein grast er die See ab. Mag der Nordwest noch so steif wehen, die Dünung noch so schwer gehen, sein Segel ist immer auszumachen. Das ist das Material, mit dem man den Teufel aus der Hölle holt, das sind die Leute, denen draussen keine Arbeit zu schwer ist. Immer ist er der erste draussen, der letzte, der einläuft. Bis weit hinaus segelt er. Minen kümmern ihn ebensowenig wie feindliche Fahr-

zeuge. Kaum dass er sich Zeit gönnt, mit vollem Bünn elb- oder weseraufwärts zu ziehen, um seine Schollen, Zungen und Knurrhähne loszuschlagen, um die sich die Fischfrauen und Kökschen in Altona und Bremen schlagen. Kaum aber ist er den Fang los, so geht er mit der Ebbe wieder hinaus, ein kleiner König auf seinem Schiff, von dessen Gaffel die schwarz-weiss-rote Flagge weht. Einer der wenigen noch, die der Segelschiffahrt treugeblieben sind. Alte und viele der Jungen sind geblieben da draussen, und die Neumodischen heuern auf Dampfern an.

Tief nach Steuerbord überliegend, unter Vollzeug bei der frischen Brise jagt er dahin. Scharf fegen die Spritzer über Deck. Der Rudersmann winkt fröhlich hinauf, dann dippt der Führer die Flagge zum Grusse.

Das Land bleibt zurück. Vier Strich backbord voraus wird Helgoland gemeldet. An Steuerbord kommen dann die Halligen, Amrum, bald auch die langgestreckten Dünen von Sylt, die in der warmen Sonne gleissen und leuchten, in Sicht.

Schwerer ist der Seegang hier draussen, frei vom Lande. Wie ein einziger weisser Schaumstreifen scheint noch die See, auf jeder Welle reiten die weissen Schaumkämme zu Tal.

Der Gürtel der Vorpostenboote wird überflogen. Mit langsamer Fahrt pendeln sie ihren Stropp ab. Ununterbrochen spähen scharfe Augen hinaus auf See, ob der Feind sich nicht zeigt. Freilich, nur eng begränzt ist ihr Gesichtskreis, nicht zu vergleichen mit dem Ausblick, der sich der Mannschaft oben von dem Luftkreuzer aus bietet. Dem

bedeuten Seegang, Gischt und Dünung kein Hindernis. Ruhig zieht er seinen Weg, in gleichmässigem Takte treiben ihn die Luftschrauben vorwärts gegen den Wind.

"Tiefensteuer!"

Kaum vierzig Meter über der Oberfläche streicht der Riese über eins der kleinen Fahrzeuge dahin.

"Nichts Neues?"

Mit voller Kraft dröhnt der Schall durch den Sprachtrichter zu den Aufhorchenden hinunter. Das Brüllen der Motoren übertönt ihn. So winkt ein Singnalgast die Frage, und auf gleichem Wege wird geantwortet. Nichts Neues!

Höher steigt "L 150" wieder zur Weiterfahrt. Fast unbegrenzt öffnet sich die Weite dem Blick. Drüben ist das dänische Land, dort kommt Fanö



Französischer Fernhörer für die Zeppelinwarnung
(Nach englischer Darstellung)



Ein Riesenscheinwerfer
(Nach englischer Darstellung)



Feuerwehrleute und Soldaten bei der Arbeit in den Ruinen eines Holzplatzes
(Nach englischer Darstellung)

mit dem dahinter liegenden Esbjerg, dann Hanstholm und bald hinterher die Jammerbucht in Sicht. Verschwommen, in bläulichen Dunst getaucht, dunkeln voraus die Linien der norwegischen Küste. Auf dem ganzen Seegebiete, das der Luftriese abstreift, zeigt sich nicht das geringste Verdächtige.

Ein kleiner Dampfer nur wird gesichtet, der auf Skagen zuhält. Dicker Qualm wälzt sich aus dem Schornstein, schwer stampft und schlingert er mit langsamer Fahrt dahin. Fast nichts ist vom Kielwasser zu sehen. Schäumend wältz sich die See gegen das Heck heran, stösst es mit wuchtigen Schlägen vorwärts.

Der Dampfer sieht harmlos aus. Aber traue einer mal dem Frieden! Neutrale Farben decken oft britische Schurkerei und Feigheit. Die schönste

Bannware birgt vielleicht der Laderaum.

Wieder werden die Steuer in Tätigkeit gesetzt, die Luftschrauben wirbeln mit äusserster Kraft blitzende Kreise. Näher und näher kommt das Schiff, bis der Luftkreuzer dicht neben ihm auf gleicher Höhe steht. Ein Schwede, wie die aufgemalten Farben und der Name am Heck "Gunar Linders, Norrköping" zeigen.

Ein scharfes Klingeln tönt durch die Gondeln und Laufgänge von "L 150." Die Motoren stoppen, das Sausen und Dröhnen verstummt. Jetzt ist Verständigung möglich.

Nach Abgangs- und Bestimmungsort wird gefragt, nach der Ladung. Kapitän und Mannschaft sind über die Störung alles eher als böse; bringt sie doch nur willkommene Abwechs-

lung und Stoff zu Erzählungen in der Heimat.

Von Hull ist "Gunar Linders" unterwegs nach Gotenburg. Weizen für die schwedische Regierung hat er geladen. Die Auskunft ist befriedigend. Unaufgefordert noch erzählt der Schwede weiter, dass er in schwerem Wetter fünf Tage bereits auf See sei. So hart war der Sturm, dass er zwei Tage beigedreht liegenbleiben musste. Ein freundliches Winken noch, der Wunsch "Glückliche Fahrt!" schallt herüber und hinüber, dann setzt der Schwede seine Fahrt fort. Der deutsche Luftkreuzer steigt hoch und holt zu weitem Bogen aus. Nichts zu sehen. Mit Westkurs geht es nach der Doggerbank.

Backbord voraus scheint einer der Signalmaaten etwas gefunden zu haben. Er deutet nach einem dunkeln Gegen-

stande, der scharf ins Auge gefasst wird. Eine Treibmine. Bald hoch oben auf einem Wellenberge, von Gischt und Schaum umsprüht, dann wieder im Tal treibt sie langsam vor dem Winde dahin. Sie wird angesteuert.

"Maschinengewehr klar. Feuer eröffnen, achthundert Meter!"

Im nächsten Augenblick bellt das trockene Knattern auf, die Geschosse zischen dem Ziele zu. Dicht neben der schwarzen Kugel schlagen sie ein. Ein Treffer, noch einer, ein dritter. Eine dumpfe Detonation erfolgt, ein Wasserberg hebt sich, dann ist die Gefahr beseitigt, die Mine gesunken.

An das Flottenkommando geht F. L.-Meldung:

"Vom Feinde nichts gesehen. — Ein schwedischer Dampfer angehalten, unverdächtig. Auf sechsundfünfzig Grad

zwölf Minuten Mine abgeschosen."— —

"L 61" ist inzwischen auf Nordwest-, dann auf Westkurs gefahren. Nach dem Überfliegen der Weser- und Jademündung steht er nun nördlich der friesischen Inseln. Gegen elf Uhr liegt Borkum querab, kurz darauf kommt die Emsmündung in Sicht. Die See ist hier bedeutend ruhiger. Die holländische Küste taucht auf. Backbord, nur wenige Seemeilen ab, liegt Terschelling. Weiter westlich soll die Aufklärung nicht gehen. So wendet "L 61" denn auf nördlichem Kurse der Doggerbank zu.

Von allen Stationen wird scharfer Ausguck gehalten; umsonst. Fast scheint es, als sollte der Luftkreuzer ergebnislos von der Aufklärungsfahrt zurückkehren.

An der Backbordnock des Komman-

dostandes steht ein junger Maat mit besonders scharfen Augen. Seit einigen Minuten schon starrt er angestrengt voraus. Jetzt ist er seiner Sache sicher. Hastig aufgeregt wendet er sich zum Kommandanten:

"Herr Kapitänleutnant, ein U-Boot!"

Die Gläser an die Augen, der angedeuteten Stelle zu. Tatsächlich, aus der dunkelgrünen Oberfläche der See taucht soeben ein grauer Turm empor. Anscheinend sind sie da unten ahnungslos, wissen nicht, dass der Feind in den Lüften naht.

Höher und höher steigt das Unterseeboot. Noch ist Vor- und Achterschiff von den Wellen leicht umspült, jetzt hebt sich der Bug aus dem Wasser.

"Ein Boot aus der E-Klasse!"

"Hart Steuerbord; a K. voraus!"

In rasendem Wirbel drehen die Luftschrauben, in sausender Fahrt geht es auf den ahnungslosen Feind zu. Der ist inzwischen völlig aufgetaucht. Mit seinem Sehrohr hat er vorher wohl nur die Wasseroberfläche abgesucht. So ist ihm entgangen, dass die Gefahr über ihm schwebt.

Der Deckel wird hochgeklappt, ein Kopf und Schultern werden sichtbar. Jetzt ist der Engländer oben, späht umher. Im selben Augenblick aber dröhnt das Brausen der Motoren an sein Ohr, sieht er den grauen Leib des Luftriesen auf sich zukommen. Der Kopf verschwindet, der Deckel fällt. Am Heck quirlen die Schrauben das Wasser. Mit äusserster Kraft jagt er voraus. Jetzt versucht er zu tauchen.

Schon überspülen die Wellen wieder das Vorschiff — eine Sekunde zu spät.

Im gleichen Augenblick ist "L 61" über ihm.

Ein Kommando oben, die erste Bombe saust herab. Hart neben dem Boote schlägt sie auf das Wasser. Gischt und Schaum sprühen auf.

Zusehends sackt der Engländer weg. Auch das Achterschiff ist jetzt im Wasser verschwunden. Mehr und mehr sinkt der Turm ein, nur die Kuppel und die Sehrohre sind noch zu sehen. Da naht das Verhängnis.

Die zweite Bombe saust herab. Haarscharf trifft sie auf, mitten auf die Kuppel. Rot lodert Feuerschein, ein dumpfer Krach ertönt. Treffer!

Ein gähnendes Loch klafft an Stelle des Turmes. Zwei, drei, vier Granaten hageln in schneller Folge nach. Stahlfetzen fliegen hoch. Ein kleiner Wirbel — dann Ruhe. — — —

In engem Bogen umfährt der Luftkreuzer die Stelle.

Langsam, träge quillt aus der Tiefe Öl empor. Ein dunkler Fleck inmitten der aufgeregten Wasserfläche. Weiter und weiter breitet er sich, wird grösser und mächtiger, lastet über dem, was unter ihm ruht, wie ein dunkles Leichentuch. — Ein Feind vernichtet.

Noch eine halbe Stunde kreuzt "L 61" über der Stelle, dann zieht er heimwärts und vor ihm die Meldung:

"Feindliches U-Boot, anscheinend E-Klasse, dreissig Meilen nördlich Terschelling durch Bombenwurf vernichtet."

VI
NACH ENGLAND

VI

NACH ENGLAND

NEUMONDSZEIT. Dunkel und kalt steigen wieder die Nächte herauf. Nur die Sterne blinken und flimmern in mattem Schimmer. Fieberhafte Tätigkeit herrscht in den Luftschiffhäfen; ist doch die Zeit angebrochen, in der jede Minute der Befehl zum Angriff kommen kann. Seit mehreren Tagen schon ist das Wetter beständig. Heller Sonnenschein während der kurzen Tage, ruhige, klare Nächte, die der leichte nordwestliche Wind noch verlockender scheinen lässt.

Die Urlauber sind aus der Heimat eingerückt. Sie alle wissen, dass es jetzt jederzeit losgehen kann, und bei

jedem steht fest, dass er unbedingt dabei sein muss.

Längst ist hier alles klar und zum soundso vielten Male nachgesehen. Sorgsam sind die Motoren erprobt, jede Feder, jede Schraube und Niete ist geprüft. Keine Stelle am Schiffskörper, die dem prüfenden Blick entgangen wäre.

"Binnen un buten allens kloar!"

Auch Gefechtsbestimmung und Angriffsplan jedes einzelnen Schiffes liegen fest. Der Kommandant weiss, welchen Weg er zu wählen, was er anzusteuern hat. Nur noch der Befehl muss eintreffen. Prall wölben sich die Gaszellen; Betriebsmaterial ist übergenommen, Proviant und Munition so weit vorbereitet, dass sie in weniger als einer Stunde an Bord gemannt sein können.

Befehl vom Flottenkommando.

Es geht los. Endlich einmal wieder ist es so weit.

Hell lodert die Begeisterung. Ein jeder will zuerst betriebsklar melden. Aus Kasino und Küche werden die Körbe mit Proviant herbei geschleift, Thermosflaschen mit heissem Kaffee und Tee folgen ihnen. Der Alkohol ist ausgeschaltet. Nur die Medizinkiste birgt eine Flasche Kognak für den Notfall. Da oben heisst es klaren Kopf und eisern ruhige Nerven behalten, soll das Ziel erreicht werden. Wie in einem Ameisenhaufen wirbelt alles durcheinander. Die letzten Vorbereitungen. Keuchend schleppt hier ein Mann Ballast heran, drüben wird die Munition in den Aufhängevorrichtungen befestigt, zischend strömt noch Gas ein. Dann sprudelt

und quirlt plantschend das Wasser aus den Ballasthosen, die Leinen werden zum Herausschleppen klargelegt.

In der vorderen Gondel kauern in ihren wohlgeölten Päckchen die Obermaschinistenmaate an den Motoren, ölen, ziehen hier eine Schraube an und lockern dort eine andere. Dann springt eines der hundertpferdigen Ungetüme an, erfüllt die Luft mit dröhnendem Schnauben und Donnern, dass den in der Nähe Befindlichen Hören und Sehen vergeht. Ein wirbelnder Luftdruck braust durch den ragenden Bau, stürzt sich auf die klarstehende Haltemannschaft und reisst ihnen die Mützen von den Köpfen, sofern das Sturmband fehlt. Die seemännischen Unteroffiziere prüfen die Steuervorrichtungen, legen die Karten

und die sonstigen Navigationsmittel klar.

Kaum eine halbe Stunde ist vergangen, als auch schon Ordnung in dies kaum entwirrbar scheinende Durcheinander kommt. Alles ist bereit. Dann gehen die Meldungen aus allen Teilen des Luftkreuzers an den Kommandanten. Nochmals schreitet er durch das ganze Schiff. Sein forschender Blick dringt in die verborgensten Tiefen. Er weiss, dass er sich unbedingt auf seine brave Mannschaft verlassen kann . . . aber noch niemals hat übergrosse Sorgfalt geschadet.

"Abwiegen!"

Neuerlich wird Ballast abgegeben, bis auf ein Pfund genau wird das Gewicht ausgeglichen. Wie ein leichtes Zittern geht es durch den riesenhaften

Schiffskörper, kaum wahrnehmbar erst hebt er sich gleichmässig von den Lagerböcken empor. Er schwimmt in seinem Element.

Alles ist an Bord.

"Ist da unten alles klar?"

Nur mit dem grössten Stimmenaufwande vermag der Kommandant sich in dem Höllenlärm mit dem Offizier der Haltemannschaft zu verständigen. Der hebt zur Bejahung die Hand. Nur des Kommandos noch bedarf es, und die Tore öffnen sich und entlassen den Kreuzer hinaus auf See.

Der Führer begibt sich nach vorn.

"Tore auf!"

Schrill schlägt der Maschinentelegraph an. Kommandorufe. Der Tag schimmert herein.

Wenige Minuten darauf braust das erste Luftschiff mit äusserster Kraft

davon. Eben auch hebt sich "L 51", dicht hinter ihm folgt "L 58".

Sehnsüchtig blicken die Zurückbleibenden ihnen nach, bis die grauen Körper über der See verschwinden, das Dröhnen der Luftschrauben im Winde verweht. Nur einige, die beim letzten Ballastabgeben eine unfreiwillige kalte Dusche abbekommen haben, sausen mit voller Fahrt an ihre Kleiderspinde, um den kühlen Hauch "am Gebein", der sich allmählich recht unangenehm bemerkbar macht, durch trockenes Zeug zu vertreiben. Noch aber ist nicht Feierabend. Genügend Arbeit ist zu tun. Die Halle wird aufgeklart und alles zum Empfange der Heimkehrenden vorbereitet. Dann erst wird ein Garn gesponnen. Diejenigen, die schon früher "mit" waren, haben das Wort.

Gierig und sehnsuchtsvoll lauschen die andern.

“Donnerwetter ja, hier sitzen müssen, während die Kameraden vielleicht gerade England in Sicht bekommen und die dicken Bobbies als deutschen Gruss hinabsenden!”

Zur selben Zeit sind inzwischen auch in den andern Lufthäfen die Luftkreuzer zu gleicher Fahrt aufgestiegen. Scharf spähen von den Schiffen die Augen nach den Anflugswegen, wo sie die Kameraden vermuten.

Auf gleicher Höhe ungefähr sausen “L 51”, “L 150” und “L 58”, die alle in einem Hafen beheimatet sind, dehin. Geraume Zeit behalten sie sich in Sicht. Die Stimmung an Bord kann gar nicht besser sein. Sind doch alle Vorbedingungen zu glücklichem Gelingen heute gegeben. Übereinstimmend haben

Wetterstation und meteorologische Beobachtungsposten günstiges Wetter vorausgesagt. Die Luft ist kühl. Auch dieser Umstand fällt schwer ins Gewicht. Können die Magazine doch bedeutend mehr Munition aufnehmen.

Mehr und mehr tritt die heimatliche Küste zurück, bis sie wie ein bläulicher Nebelstreifen in der Ferne verschimmert. Unten rollen die weissgesäumten Wellen der Nordsee dahin. Schwere Rauchwolken kommen voraus in Sicht: die Flotte, die von einem Streifzuge heimkehrt. In geringer Höhe wird sie überflogen. Jede Person an Deck der Schiffe ist deutlich auszumachen. Überall winken sie, Signale werden ausgetauscht. An Backbord liegen die ostfriesischen Inseln. Die weissen Dünen laden im Sonnenschein zu fröhlichem Badeleben. Jetzt

ist es still und leer. Seit der Krieg eingezogen ist, sind die spielenden Kinder, die im Sande Burgen und Wälle türmten, ausgeblieben, die Wachtmannschaften zu hartem Dienste an ihre Stelle getreten.

Die Vorpostenboote gleiten unter den Luftkreuzern weg. Wie Kinderspielzeug wiegen und schaukeln sie auf der leicht bewegten See. Dann verschwindet auch der letzte Schimmer von Borkum aus Sicht, und die weite grüne Flut liegt einsam unter den dahinbrausenden Schiffen. Nichts ist am Horizont zu sehen. Die sonst so viel befahrene Route Kanal—Skagen ist dank den Massnahmen, die England "zum Schutz und zur Wahrung der Rechte der kleinen Nationen" getroffen hat, einsam und verödet. Ein Stück Wrackholz treibt unten vorbei,

der runde, schwarze Körper einer Mine, die der letzte Sturm von ihrer Verankerung riss, taucht in einem Wellental auf.

Kein Segel, keine Rauchwolke.

Dunkler wird die grüne Fläche der See, nur die weissen Wellenkämme leuchten phosphoreszierend herauf. Oben aber in der Höhe ist es noch hell.

In der Mitte zwischen den Kameraden fliegt "L 150", wenige Seemeilen von ihm entfernt nur schwebt "L 58". Scharf hebt sich der lange hellgraue Körper vom klaren Himmel ab, ruhig, majestätisch zieht er seine Bahn. Nicht tausend Meter sind sie hoch. "L 51", der eine Zeitlang an Steuerbord auf gleicher Höhe gesteuert ist, schlägt jetzt nördlichen Kurs ein und kommt bald aus Sicht.

Die Kälte wird empfindlicher, der

Wind macht sich bei der schnellen Fahrt allmählich unangenehm fühlbar. Trotz flanellgefütterter Lederkleidung und dicker Filzstiefel dringt er bis auf die Haut durch. Das vermag aber der guten Stimmung wenig Abbruch zu tun.

Kapitänleutnant Körte, Kommandant S. M. "L 150", unterhält sich, soweit es der Dienst, der da oben angespannteste Aufmerksamkeit erfordert, zulässt, mit seinem Oberleutnant. Der soll zum erstenmal hinüber nach England. Tausend Fragen hat er, die ihm wichtig scheinen. Nur zu begreiflich ist die Erregung, mit der er der anbrechenden Nacht entgegensieht. Gern antwortet der Führer dem Kameraden. Alles, was ihm wissenswert scheint, und wovon der andre lernen kann, berichtet er: vom letzten Angriff, wie er

das Land ansteuerte, den Humber in Sicht bekam und wie er dann wirkte. Wie eine Bombe nach der anderen herunterhagelte, Blitz auf Blitz, Schlag auf Schlag folgte.

Der Leitende Ingenieur klettert soeben von einem Motorenraum in den anderen hinüber. Ein ohrenbetäubendes Gebrüll erhebt sich in dem kurzen Augenblicke, wo die Tür sich öffnet, ein Dröhnen und Toben, dass die Stimme nicht mehr zum Ohr des dicht daneben Stehenden zu dringen vermag.

Nicht eine Sekunde lässt die Aufmerksamkeit nach. Kaum ein Wort ausser den knappen Befehlen ist nötig. Die Mannschaft ist fast eins mit ihrem Schiffe.

Es dunkelt mehr und mehr, auch der Kamerad von Backbord ist jetzt aus Sicht. Stunde um Stunde verrinnt.

Die Mannschaft greift zu den Proviantkörben. Gute kräftige Kost und ein Schluck dampfend heissen Tees, der wie neubelebend durch die Adern rinnt.

Voraus kommt eine Fischerflotte in Sicht. Weit auseinandergezogen liegen sie vor ihren Netzen. Zwanzig, dreissig Fahrzeuge sind durch die scharfen Nachtgläser auszumachen. Das Luftschiff nähert sich dem Südrande der Doggerbank. Hochsaison der Heringsfischerei. Freilich, so viel wie früher vor dem Krieg ist jetzt nicht mehr los. Die deutschen Logger fehlen, und auch von den Engländern geht die Mehrzahl wohl dem Kriegsgewerbe nach. Meist sind es Holländer, die da unten stehen. Immerhin heisst es doppelt vorsichtig sein. Nur zu oft sind auch einzelne Engländer

unter ihnen. Tut die Admiralität doch alles, was in ihren Kräften steht, die Annäherung der deutschen Luftschiffe möglichst frühzeitig zu erfahren; jedes Mittel ist dabei heilig.

Die Vorpostenboote stehen im allgemeinen nicht so weit draussen. Die sogenannten "harmlosen" Fischer nehmen ihnen dafür nur zu willig den Dienst ab und schlagen so für das geschäftstüchtige Albion zwei Fliegen mit einer Klappe. Nur zu rasch ist mit F. T. Nachricht gegeben:

"Feindliche Luftschiffe im Anmarsch!"

In weit ausholendem Bogen werden die Fischer umfahren, und weiter geht es westwärts in die versinkende Sonne hinein.

Voraus zeigt sich eine dünne Rauchwolke. — Der erste Späher. —

"Hart Steuerbord!"

Dem heisst es ausweichen. Eine leichte Wolkenwand hängt voraus über dem Luftschiff; sie bietet guten Schutz gegen Sicht. Die Höhensteuer werden gezogen, spielend gehorcht der Riese. Er hebt die Nase, steigt und klettert. Wenige Minuten nur, und schützend liegt die Wolke zwischen ihm und dem Feinde unten. Rasch wird abgedreht. Noch ist die Entfernung weit, aber selbst bis dahin könnte der Lärm der wirbelnden Luftschrauben dringen. Auch ein Loch in der Wolkenwand kann zu unerwünscht frühzeitiger Entdeckung führen. Die Nacht ist da. Pechschwarz, dunkel, wie sie sich idealer der Führer nicht wünschen kann. Kein Stern, nicht der geringste Schimmer ringsum. Tiefe Dunkelheit, die alles zu verschlingen

scheint. Mitten durch die Nacht zieht der Luftkreuzer. Auch er unsichtbar, eins mit der Hülle, die ihn umgibt. Kein Licht, alles sorgsamst abgeblendet. Wie scharf auch Ausguck gehalten wird, wie gespannt die Nachtgläser sich hinunter auf See richten, nichts zu sehen.

Die Zeit verrinnt. Bald muss die englische Küste in Sicht kommen. Keine Ansteuerungsmarke steht denen oben zur Verfügung, nur nach dem Kompass können sie fahren.

Da . . . ein heller Feuerschein sprüht unten auf. Eine Funkengarbe saust über das Wasser hin, wie ein Schwarm von Glühwürmchen, die der Wind verweht. Vorpostenboote. Da hat wohl ein Heizer unvorsichtig aufgefeuert, und der Luftzug jagt nun ver-

räterisch die Funken aus dem Schornstein empor.

Hat der Engländer den nahenden Feind erspäht?

Höher und höher steigt "L 150". Selbst wenn er bemerkt wurde, hier oben können sie ihn nicht belangen.

Unten regt sich nichts.

Alles steht auf Manöverstation. Abwurfvorrichtungen und Geschütze sind besetzt, gierige Blicke bohren sich in das Dunkel hinab. Blitzt nicht im nächsten Augenblick heller Scheinwerferstrahl auf? Tönt nicht der dumpfe Knall der Abwehrgeschütze empor?

Nichts rührt und regt sich. Alles bleibt ruhig und still.

Elf Uhr nachts. Die Küste muss in unmittelbarer Nähe sein. Fünf Minuten vergehen, zehn, die endlos scheinen.

Sollte "L 150" vom Kurse abgekommen sein? Oder stehen die Vorpostenboote so weit draussen?

Voraus wird es dunstig, oben kommen die Sterne durch. Doppelt angespannt ist der Ausguck. Näher und näher rückt die Dunstschicht heran, bis sie allmählich unmittelbar unter dem Kreuzer liegt.

Von Backbord flimmert ein heller leichter Schein herauf. Ein Band, ein silberschimmerndes leuchtendes Band: ein Flusslauf.

Halb unterdrückt, wie ein ersticktes Jauchzen entfährt es dem Oberleutnant, wie ein erleichterter Seufzer dem Führer. Sie sind da, gerade unter ihnen liegt — England!

VII
ÜBER LONDON

VII

ÜBER LONDON

Glücklich hat "L 64" die Küste von Norfolk erreicht. Südlich von ihm strebt "L 150" der schwersten Aufgabe zu, die der deutschen Luftkreuzer "drüben" harrt. Soll er doch über der Hauptstadt Englands wirken. Nicht zum erstenmal allerdings und, wie der Führer hofft, nicht zum letzten Male.

Ungeheuer sind die Hindernisse, die sich unterwegs und über dem Ziele selbst türmen. Trotz aller Ableugnungssversuche war allmählich auch ins neutrale Ausland durchgesickert, wie furchtbar die Beschädigungen waren, die London beim ersten Angriffe schon erlitten hatte. Enorme Werte waren in

der City und in den Docks in Flammen aufgegangen und vernichtet worden. Besonders die Docks aber waren es, die für die Ernährung der Riesenstadt und das zahlreiche Militär in den Lagern der Umgebung eine grosse Rolle spielten. Sie waren schwer beschädigt, so dass die Schiffe nicht mehr überall anlegen konnten. Die Lebensmittel mussten auf anderen Wegen, über Land hereingebracht werden. Die natürliche Folge war, dass die Bahnen durch die Proviantzüge tagelang förmlich blockiert und die Truppentransporte verringert oder ganz unmöglich gemacht wurden.

Ein Orkan der Entrüstung hatte sich erhoben. Weniger gegen den Feind — die Engländer hätten es ganz anders getrieben, wenn ihnen nur eine ähnliche Waffe zur Verfügung gestanden hätte

— als gegen die mangelhafte Luftverteidigung. Presse und Volk waren einmütig wie noch nie. Wütende Anklagen wurden im Parlament vorgebracht, den Verantwortlichen wurde Unfähigkeit vorgeworfen. Immer lauter und vernehmlicher tönte der Schrei nach der verhassten deutschen Organisation. Die Verteidigung Londons wurde der Armee entzogen und ging auf die Marine über.

Balfour nahm sich ein Beispiel an den deutschen Einrichtungen und brachte schliesslich eine so imposante Luftabwehr zustande, dass er Anfang Mai mit gutem Gewissen erklären zu können glaubte, die Deutschen würden sich ihre "Abstecher" nach England künftig wohl verkneifen müssen.

Er brauchte nicht lange auf die Antwort zu warten. Wenn auch die Zen-

sur noch straffer und schärfer gehandhabt wurde als früher, die masslose Erbitterung, die sich nach den folgenden Angriffen erhob, sickerte dennoch durch. Die Vorwürfe bekamen allmählich eine Spitze, die sich gegen den eigenen Bundesgenossen richtete. Frankreich war plötzlich daran schuld, dass die deutschen Granaten so unangenehm herunterregneten. Die Armee forderte ununterbrochen Geschütze, alle Flieger wurden an die Front nach Flandern gesandt. Schliesslich war aber, wie gesagt wurde, England sich selbst der Nächste; dem Bundesgenossen wurde ohnehin schon mehr als genug geholfen.

So tat man also noch mehr. Immer neue Scheinwerfer wurden aufgestellt, die Abwehrbatterien häuften sich in wirklich grosszügiger Weise. Die Er-

regung der Bevölkerung, deren Angst jedesmal, wenn ein Angriff erwartet werden konnte, ins Ungemessene stieg, wurde dadurch beschwichtigt, dass man — eine Komödie, die allerdings nur eben in England möglich war — hölzerne Kanonen durch die Strassen schleppte.

Nicht nur zu Lande wurde die Verteidigung organisiert, sie erstreckte sich bis in See hinaus. Eine eigene Schiffssonderklasse, die "Arabic"-Klasse, wurde gebaut, die neben dem Minenlegerdienst hauptsächlich für die Luftabwehr bestimmt war. Weit in See vorgeschoben, sollte sie die herannahenden Luftkreuzer melden und die weitere Annäherung unmöglich machen.

Die Vorwürfe, es sei nichts für die Luftabwehr getan worden — davon vermögen die Führer der deutschen Luft-

schiffe am ehesten Zeugnis abzulegen —, waren ungerechtfertigt. Auch die genialste Abwehr nützt eben nicht viel einem Feinde gegenüber, der ruhig und kalt sein Ziel sucht und sich den Teufel darum kümmert, ob die Schrapnelle und Brandgranaten immer näher und näher herankommen.

In sausend schneller Fahrt setzt "L 150" seinen Weg fort. Zehn Uhr vorbei. Tief dunkel ist es. Eine von jenen Nächten, in denen die Entfernungen täuschen, die Gegenstände am Horizonte verschwimmen und ein Schuss auf die Luftschiffe eine mehr als unsichere Sache ist. Erschwerend freilich kommt hinzu, dass die drüben gerade um diese Zeit aufpassen wie die Schiesshunde. Weil sie eben aus Erfahrung wissen, was ihnen bevorsteht. Immer weiter und weiter werden die

Vorpostenboote hinausgeschoben, der ganze Apparat wird mobil gemacht.

Gegen Sicht ist "L 150" durch die Nacht vorläufig geschützt, das Dröhnen seiner Luftschrauben aber kann ihn verraten. So steigt er höher und höher. Mit scharfen Nachtgläsern wird vom Kommandostand und von den anderen Stellen des Schiffes Ausguck gehalten. Noch eine Stunde etwa, und der Luftkreuzer muss über der engeren Themsemündung stehen.

Weit voraus flammt ein glänzender Punkt auf; eine mächtige Lichtgarbe schiesst, wie aus einem Geschütz, daraus hervor: ein Scheinwerfer! Unsicher zuerst, wie unschlüssig, streut er in breitem Kegel gegen den dunklen Himmel hinauf, schwankt suchend umher. Blass und dünn irrlichtert der Lichtstrom, haftet an Wolkenwänden, veren-

gert sich und wird intensiver. Verraten! Die unten haben die dröhnende Fahrt vernommen und suchen jetzt den nahenden Feind. Ein zweiter, dritter, vierter und fünfter Lichtkegel schiesst empor. Wie Finger einer ungeheuren Hand strecken sie sich drohend, schlagen nieder, fliehen auseinander, kreuzen sich.

Immer weiter heraus kommen die Kerle. Beim letzten Besuche standen die Scheinwerferbatterien mehr landeinwärts. Da . . . ein langes, tiefes Sirenengeheul: Warnungszeichen. Ein Lichtstrahl nach dem anderen blitzt auf, ragt zum Himmel hinauf. Wie ein Wald riesenhafter Bäume sieht es aus, deren Kronen sich oben in den Wolken verlieren. Jetzt beginnen sie die Sucharbeit planmässiger. Kein Fleckchen bleibt unbeleuchtet. Näher und näher

geistern sie an den Feind heran, der seine Fahrt unbeirrt fortsetzt. Ein greller Lichtstrom flutet heran, tastet das Schiff entlang, dass alles an Bord geblendet im ersten Augenblick die Augen schliessen muss. Gefasst! Wieder und wieder späht der Lichtkegel heran, unsicher noch, ob er auf richtigem Wege sei, dann fasst er den langen Körper, dass er hell aufschimmert, und lässt nicht mehr von ihm.

Rötliche Lichtpünktchen schimmern unten auf, fahl fast verschwindend neben grellen Blitzen der Scheinwerfer, ein dumpfer Knall dringt herauf. Die Abwehrgeschütze. Hier vier, dort zwei, direkt unten an Backbord und an Steuerbord. Ein Heulen und Pfeifen kommt heran, das sich selbst in dem dröhnenden Brüllen der rasenden Fahrt abhebt. Seitlich, wenige hundert

Meter unterhalb, hängen plötzlich vier weissliche Wölkchen. Rötlicher Feuerdunst bricht aus ihnen hervor: die Begrüssung!

"Höhensteuer! . . . Seitensteuer!"

Da öffnet das tiefe Dunkel seine schützenden Arme, nimmt den Riesen in sich auf, verschluckt ihn. Fast schmerzlich ist die Finsternis im jähen Übergange von der blitzenden Lichtflut, wie tot starren die Augen eine Weile. empfindungslos.

Entwischt! Wie wütend die entgangene Beute, gleich hungrigen Bestien, zucken die Strahlen aufgeregt umher, huschen über den ganzen Himmel. Umsonst. Längst ist der Luftkreuzer davon. Die Spannung da droben macht überlegenem Triumphe Platz. So leicht ist es nicht, ihn herabzuholen. Freilich, London ist weit, alles ist gewarnt. Die

Hölle ist los. Was wird sich dem nahenden Verderben entgegenstellen? Immer neue Überraschungen planen die Engländer, ersinnen neue Mittel zur Abwehr. In tausenderlei Gestalt rast der Tod heran.

Mit harter Entschlossenheit geht es weiter, unbeirrt wird dem Ziele zugesteuert. Nur kurze Zeit noch, dann muss die Strasse in Sicht kommen, die dem Führer ein Beweis ist, dass er sich auf richtigem Wege befindet. Mögen die unten hundertmal gewarnt sein, vor deutschen Luftschiffen gibt's kein Entrinnen!

Unauslöschlich hat sich dem Kommandanten die Karte eingeprägt. Jede Silhouette kennt er auswendig. Ein Abirren vom Ziele ist ausgeschlossen. Mit eisiger Ruhe folgen die Befehle, ebenso werden sie ausgeführt. Gefahr?

Das Wort kennt der deutsche Seemann nicht. Eine zweite Abwehrlinie liegt voraus. Als wollten sie den Luftkreuzer mit eherner Wand aufhalten, so türmen sich hier die Lichtstrahlen nebeneinander.

Wieder flutet einer der Lichtkegel heran, blitzt das Mündungsfeuer der Batterien auf, hängen ringsum die Schrapnellwolken, aus denen die rötlichen Blitze brechen. Näher und näher kommen sie heran, enger umgeben sie das Schiff.

Da . . . eine dicke Wolke querab . . .

"Seitensteuer!"

In der nächsten Minute ist der Riese unbeschädigt verschwunden.

Die Sterne kommen durch. Einer nach dem anderen funkelt am Horizont auf, ihr Glanz erleuchtet die Nacht, dass die Gegend deutlicher hervortritt. Da

unten liegt ein silbernes Band, das sich nach rechts zu stark verbreitert: die Küste von Kent. Dicht nebeneinander flammen die Mündungsfeuer auf, blendend stark flutet an Backbord Scheinwerferlicht heran. Das sind die Abwehrbatterien bei Northforeland.

"Hart Steuerbord!"

Über der Themse zieht "L 150" dahin. Genau über der Mitte hält er sich, um nicht in die gefährliche Nähe des Abwehrbereichs des grossen Kriegshafens Sheerness und der dort liegenden Kriegsschiffe zu kommen. Kurze Zeit noch, und das Ziel ist erreicht! Eisern umklammern die Fäuste die Griffe der Steuerungen, an den Abwurfvorrichtungen ist alles klar. Keine Macht der Welt kann sich jetzt noch in den Weg stellen.

Gerade unter dem Luftkreuzer, mit-

ten auf der Themse blitzt es auf. Ein kleineres Fahrzeug, anscheinend ein Zerstörer, liegt dort und bellt mit seinen Geschützen zu dem Riesen, der ruhig seine Bahn verfolgt, hinauf. Mit grosser Fahrt schneidet er das Wasser, das in langen phosphoreszierenden Streifen hinter ihm herzuziehen scheint.

Fester pressen sich die Lippen des Führers aufeinander. Der Kläffer unten will nicht weichen. Er wird unbequem, er muss weg!

Jetzt liegt er im Ziele.

"Sprenggranaten!"

In unmittelbarer Folge lösen sich zwei Granaten aus den Aufhängevorrichtungen und sausen hinab.

Treffer! Eine einzige Explosion wird hörbar, rötlicher, fahler Feuerschein, weissliche Dampfgarben. Tiefes Dunkel herrscht an der Oberfläche.

Suchend und forschend streifen Gläser die Stelle ab, wo der Engländer soeben noch fuhr. Grünlichsilbern leuchten die Wasser der Themse. Weit und breit nichts, was auf den Zerstörer schliessen lassen könnte. Gesunken! Der wird nie wieder den Anmarsch deutscher Luftschiffe hindern.

Weiter geht es, mit Kurs westlich. Eine kurze Spanne Zeit nur noch kann es dauern und die Stadt ist erreicht! Ein Verfehlen ist jetzt nicht mehr möglich. Eine Minute verrinnt, zwei . . . fünf. Das Ziel!

Da unten ragt ein ungeheures Häusermeer aus der Nacht heraus. Die Stadt ist gewarnt, die rötlich schimmernde Dunstschicht, die sonst wie eine Glocke über ihr hängt, ist nicht zu sehen. Alles ist abgeblendet oder gelöscht. Dort, der dunkle Fleck, ist die

City, drüben scheinen, nach dem hellen Schimmer zu urteilen, bewohntere Viertel.

Längst haben heulende Sirenentöne den Londonern verkündet, dass das Strafgericht naht. Da unten heben sie jetzt wohl die Fäuste in ohnmächtiger Wut, brüllen "Mörder," "Hunnen" und "Barbaren" und stürzen eiligst in die Keller, die ja seit langer Zeit schon wohlvorbereitet sind.

Die drei Türme von Westminster springen auf. Die klotzige Masse des Tower. Dunkel heben sich die Brücken, die das helle Band des Flusses unterbrechen.

In rasender Schnelle spielt sich jetzt alles ab, was die nächsten Minuten bringen. Die Hölle auf Erden. Die "unverteidigte" Stadt beginnt Feuer zu speien, überall lohen die Mündungs-

feuer der Abwehrgeschütze, blitzen die Scheinwerfer gegen den dunklen Horizont. Der aber, den sie suchen, zieht ruhig über die Stadt seinem Ziele zu.

An Backbord liegt die ragende Halle von Liverpool Station. In hastender, jagender Fahrt kommt ein Zug herangeschossen, sucht sich unter den Mauern zu bergen. Fieberhaft arbeitet anscheinend der Heizer, fast meterhoch sprüht die Flamme aus dem Schornstein. Dann ist er in der Halle verschwunden. Genau über ihm aber ist jetzt der Feind.

Hageldicht regnen die Bomben nieder, Flammen lodern auf, eine Detonation nach der anderen zerreisst die Luft. Gebäude stürzen ein, schwarzer Qualm verfinstert den Feuerschein. Weiter geht das Verderben. Von einem Bau schält sich die ganze Vorderwand

ab, stürzt dröhnend zu Boden, die Strassendecke wird durchschlagen. Eine ungeheure Stichflamme brüllt blauleuchtend aus der Gasleitung empor. Keine Fensterscheibe im ganzen Viertel kann mehr heil sein, es regnet Glas auf die Menschen, die in wilder Hast umhereilen, retten wollen, wo doch nichts mehr zu retten ist.

Da ist die Towerbrücke. Eine Bombe saust auf sie hinab. Die Bank von England. Dunkel, massiv hebt sich der Würfel. Dicht daneben steht eine Batterie. Ununterbrochen feuern die Geschütze, suchen Scheinwerfer. Eine, zwei, drei Bomben brüllen mitten unter die Geschütze, säen Tod und Verderben. Der Scheinwerfer ist zerschmettert, die Batterie verstummt. Hundert andere feuern aus allen Ecken und Enden. Flutendes Licht wirbelt durcheinander,

sucht, sucht. Die Luftschrauben dröhnen, stärker als sie aber donnern und pfeifen die Geschosse, von denen die ganze Luft erfüllt ist. Ein Stahlregen schiesst hoch und wieder hinab. Was die deutschen Geschosse schonen, das vernichten teilweise die englischen.

In weiter Schleife geht es auf die Docks zu. Haarscharf ist ihre Lage dem Führer eingeprägt.

Tiefes Dunkel herrscht dort. Kein englischer Arbeiter will hier nachts verweilen. Ursprünglich noch waren sie gegen hohe Bezahlung bereit gewesen. Als dann aber immer häufiger die Granaten barsten und auch unter ihnen Todesopfer forderten, als lodernde Flammen brennender Speicher und Schiffe sich im Flusse spiegelten, konnte auch der höchste Lohn sie nicht mehr locken. Wo sonst Tag und Nacht

geladen und gelöscht wurde, herrscht jetzt Totenstille.

Da liegt das Ziel. Die Umrisse mächtiger Dampfer, die an den Kais und im Strom vertaut liegen. Auf sie! Stahl, Stein und Eisen wirbeln umher, die Luft zittert unter den furchtbaren Schlägen. Krachend stürzt das Dach eines langen Lagerschuppens ein, mit rasselndem Brechen neigt sich ein ungeheurer Kran und fällt in den Strom; gerade auf vollbeladene Leichter schmettert er. Sie brechen auseinander, sacken weg in den Schlamm und Schlick der Themse.

Kein Ende noch! Weiter hageln die Bomben auf die Schiffe, die dicht hintereinander daliegen. Die Wände bersten, die Docks klaffen auseinander. Hier züngelt eine Flamme hoch, dort lodert aus dunkelrotem Qualm helles

Feuer zum Himmel. Dampfer mit Lebensmitteln, die für die Armee in Flandern bestimmt sind, brennen. Und vor, hinter, neben ihnen singt und rauscht und brüllt das Verderben weiter. Ungeheure Fackeln leuchten dem Führer, helfen ihm bei seinem Tun.

Ein riesenhafter Getreidespeicher dehnt sich. Zwei Brandgranaten schlagen hinein, zünden, und fressend wälzt sich im nächsten Augenblick die Vernichtung durch den ganzen Bau.

In zehn Minuten ist das Werk getan. Eine flammenerfüllte Hölle scheint Himmel und Erde. Unten leuchtet der rote Schein der schweren Brände, donnern die Geschütze in unaufhörlicher Folge. Oben flirren und blenden die Scheinwerfer in atemloser Jagd nach dem Feinde. Zwei, drei erlöschen, hundert andere aber arbeiten fort. Von

allen Seiten zischen die Geschosse heran, legt sich rötlicher Dampf dem Kreuzer in den Weg. Schrapnelle explodieren, Brandgranaten ziehen feurige Kreise. Dichter und dichter werden die Sprengwolken.

Ruhig, kaltblütig setzt "L 150" seinen Weg fort. Der ganze Horizont scheint erfüllt von dem dröhnenden Stahlhagel. Und atemloser, schneller noch rasselt der tödliche Schauer herauf. Ein einziger glücklicher Treffer nur, und als formlose Masse stürzt Schiff und Mannschaft hinab in die gähnende Tiefe. Zu solchen Gedanken aber ist jetzt keine Zeit.

Jeden Augenblick wird der Kurs geändert. Die Batterien unten kommen nicht zum Einschiessen.

Die Hölle liegt zurück. In tiefem Dunkel schlägt "L 150" einen weiten

Bogen. Ein Augenblick der Ruhe. Vergebens suchen die Scheinwerfer umher, sie können ihn nicht mehr haschen. Die Gefahr ist für den Augenblick vorbei. Forschend spähen Kommandant und Besatzung aus den Gondeln zur Hülle empor. Mächtig wächst der Leib vor ihrem Blick. Heil und wie durch ein Wunder unversehrt. Auch die Gondeln selbst und die Motoren haben nichts abbekommen. Dafür zeigen lodernde Brände, wo "L 150" noch vor wenigen Minuten erfolgreich wirkte.

Der grösste Teil der Bomben ist abgeworfen. Der Luftkreuzer zieht heimwärts. Im Ablaufen werden noch die Industriestätten unterhalb Londons, Woolwich und Oxted, aufgesucht. Eine Brandgranate fährt in eine mächtige Fabrikanlage hinein. Die Wirkung ist

wahrhaft furchtbar. Ein feuerspeiender Berg scheint sich unten plötzlich aufgetan zu haben. Eine ungeheure Flammengarbe lodert empor, ein furchtbarer Schlag drönt. Die ganze Luft ist in Bewegung geraten, schlägt in sausenden Wellen an das Schiff, das in der Strömung zu schwanken beginnt. Krach auf Krach folgt unten, wie Maschinengewehrfeuer.

Eine Munitionsfabrik ist in die Luft geflogen. Mit ihren ganzen Vorräten folgt ihr eine zweite nach. Lange noch dröhnen die Explosionen, folgt das dumpfe Knattern "L 150" auf dem Wege nach. Dann schimmert die See unter ihm.

VIII

VON NORFOLK BIS NORTHUMBERLAND

VIII

VON NORFOLK BIS NORTHUMBERLAND

Unbemerkt sind die anderen Schiffe des Geschwaders an die Küste von Norfolk herangekommen. Harwich ist das erste Ziel. Schon im Frieden eine wichtige Basis der Torpedoboote, dient es jetzt als Hauptstützpunkt der leichten Streitkräfte, besonders der Vorpostenschiffe, der Bewachungsfahrzeuge und der Torpedoboote. In weiter Schleife wird der Hafen überflogen. Dunkel heben sich die Umrisse von Schiffen, die dicht beisammenliegen.

Gerade als die erste Bombe sich anschickt, den Weg abwärts zu nehmen, blitzen unten die Scheinwerfer auf, zeigen die Stellung der Schiffe. Jäh

macht die einschlagende Sprenggranate sie verlöschen. Statt dessen kommen die Lichtkegel von Land herangeflogen, die Mündungsfeuer der Abwehrgeschütze flammen auf. Ruhig und unbeirrt setzt der Luftkreuzer inzwischen seinen Weg fort, beschreibt eine Schleife und wirft die zweite Granate hinab, die Tod, Verderben und Verwirrung sät. Mehrere Fahrzeuge scheinen beschädigt, mit äusserster Kraft preschen andere aus dem Hafen hinaus, retten sich auf See.

Dicht an der Küste dehnt sich ein ragender Bau inmitten einer weiten, ebenen Landschaft. Eine Luftschiffhalle! Was die dort soll? Zwar wussten englische und neutrale Presse von neuen englischen Luftriesen zu berichten, die es an Furchtbarkeit, an Grösse und Bewaffnung mit jedem Zeppelin

doppelt und dreifach aufnehmen konnten, aber die Nachricht klang zu "englisch", um bei uns geglaubt zu werden. Zusammengebaut konnte solch ein Ungetüm drüben schon werden, aber fliegen? Zur Lenkung eines Luftkreuzers gehörte doch etwas mehr!

Einen Schuss ist das Ding jedenfalls wert. Mitten auf das Dach schlägt eine Brandgranate auf, explodiert dort und verschwindet in der klaffenden Öffnung. Leichter Feuerschein leuchtet von unten herauf, wird stärker und intensiver. Die Halle steht in Flammen. Freilich, was da drinnen verbrannte, ist äusserst zweifelhaft. Als Abwehrgeschütze konnten sie hölzerne Kanonen wohl ausgeben, was aber zogen sie als Luftschiff durch die Strassen?

Der andere Kreuzer wirkt unterdes-

sen zwischen Yarmouth and Norwich. Auch er geht trotz der heftigsten Abwehr ruhig seiner Arbeit nach.

Die Great Central Railway, deren Gleise die beiden Städte verbinden, ist sein erstes Ziel. Die englischen Züge fahren verhältnismässig langsam. Diese Nacht lernen sie die Eile kennen. Als sei die Glut in den Kesseln verzehnfacht worden, so beschleunigt sich das Tempo.

Flucht, Flucht!

Die oben aber fahren schneller. Genau über dem Gleise sind sie jetzt. Die Sprenggranaten hageln auf den Bahnkörper, zerschmettern, zerreissen. Wie dünne Drähte biegen sich die Stahlschienen, klaffen auseinander.

Ein Bahnhof! Mitten in die Stellanlagen fegt ein Geschoss, dass Stein und Stahl wild durcheinander wirbeln.


Westliche Länge
Östliche Länge
0 50 100 150 Km
0 50 Seemeilen
Haupt Industrie Gebiet
SHETLAND JN
ORKNEY JN
Kirkwall
Mainland
Pentland Firth
Scapa Flow
Thurso
Wick
Helmsdale
Dornoch
Tain
Moray Firth
Dingwall
Nairn
Inverness
Banff
Kinnaird Hd
Fraserburgh
Peterhead
Buchan Ness
ABERDEEN
Dee
Stonehaven
Montrose
Tay
DUNDEE
Firth of Tay
Perth
Forth
Kirkcaldy
Rosyth
Firth of Forth
Greenock
GLASGOW
EDINBURGH
Paisley
Hamilton
Berwick
NORDSEE
NORWEGEN
Haugesund
Stavanger
Jaederen
Egersund
Christiansand
Mandal
Lindesnaes
Arendal
Grimstad
Kragerö
Tönsberg
Larvik
Moss
SKAGERRAK
Skagen
Hirtshals
Hanstholm
Aalborg
Nykjöbing
Viborg
JÜTLAND
Aarhus
DÄNEMARK
Horns Riff
N. Nebel
Varde
Fredericia
Esbjerg
Hadersleben


290 Sm = 537 Km
310 Sm = 575 Km
HELGOLAND
Elbe
Cuxhaven
HAMBURG
Bremerhaven
Weser
Jade
Wilhelmshaven
Emden
BREMEN
HANNOVER
Osnabrück
Münster
DORTMUND
Kassel
Duisburg
ESSEN
ELBERF.-BARMEN
Solingen
KÖLN
Bonn
AACHEN
Koblenz
FRANKFURT
Wesel
Groningen
Leeuwarden
Zwolle
Texel
Helder
Vlieland
Terschelling
Ameland
Schiermonnikoog
Borkum
Ems
Norderney
Langeoog
Haarlem
AMSTERDAM
Utrecht
HAAG
Hoek van Holland
Rotterdam
Vlissingen
Zeebrügge
Ostende
Gent
Antwerpen
BRÜSSEL
BELGIEN
Lüttich
Namur
Ypern
Lille
Calais
Dünkirchen
Arras
Maubeuge
FRANKREICH
Boulogne
DER KANAL
Scarborough
Whitby
Hartlepool
Middlesbrough
York
Jersey
Lancaster
Preston
BRADFORD
LEEDS
HULL
BLACKBURN
HALIFAX
MANCHESTER
LIVERPOOL
BIRKENHD
Holyhead
SHEFFIELD
Grimsby
Humber
Carnarvon
Chester
NOTTINGHAM
DERBY
Witham
Boston
Wash
Shrewsbury
Walsall
Wolverhampton
LEICESTER
Kings Lynn
NORWICH
Yarmouth
Lowestoft
Aberystwyth
Dudley
BIRMINGHAM
Ouse
Warwick
Northampton
Cambridge
Ipswich
Harwich
Colchester
Luton
Cardigan
Hereford
Pembroke
Swansea
Newport
CARDIFF
BRISTOL
Bath
Themse
LONDON
Windsor
Greenwich
Chatham
Sherness
Ramsgate
Dover
Salisbury
Winchester
SOUTHAMPTON
PORTSMOUTH
Brighton
Newhaven
Beachy Hd
Jo Wight
Weymouth
Exeter
Barnstaple
PLYMOUTH
Dartmouth
Brixham
54
52
50
4
2
0
6
8

Ein riesiger Scheinwerfer leuchtet unten auf, blendendes Licht schiesst heran, zeigt der Batterie ihr Ziel. Aus nah und fern zucken die rötlichen Blitze auf, senden Geschoss um Geschoss nach oben, dem nahenden Unheil den Weg zu sperren. Hoch kommt es herangezogen, unerbittlich, mit eherner Entschlossenheit.

Ein Ruck, eine Granate.

Die mächtige Lichtquelle erlischt, die Batterien schweigen.

Weiter geht das Verderben seinen Weg. Ein Bahnhof nach dem anderen stürzt krachend in Trümmer, an mehreren Stellen klafft der Damm auseinander. So bald werden hier keine Truppentransporte fahren können. Gerade auf die beschädigte Stelle zu jagt in rasender Fahrt ein Zug. Mit donnerndem Krachen, das selbst in das

Dröhnen der Luftschrauben bricht, stürzt die Maschine, überschlägt sich, brennt, leuchtet mit hellem Scheine. Und der deutsche Tod schwingt seine Sense, holt zu neuem Schlage aus. Hier ist der Krieg, den ihr gewollt habt! Da naht das ausgehungerte, zerschmetterte Deutschland!

Auch die Grafschaft Lincolnshire bekommt ihr redlich Teil ab. Bahnhöfe, grosse Anlagen, Kasernen werden bedacht. Bei Lincoln selbst schlagen die Granaten in ein Remontedepot ein. Viele Hunderte der Tiere gehen zugrunde, erschlagen, zerrissen, verbrannt. Hier darf Mitleid nicht walten. Wieder ein Schaden für die Front. Braucht englische Taktik die Pferde doch zum Sturm auf deutsche Schützengräben! — Eine Arbeit weniger für die Kameraden an der Somme!

Während so das südliche Geschwader über London, Harwich, Yarmouth, Norwich und Lincolnshire wirkt, hat sich das nördliche geteilt und strebt auf die Tynemündung zu. Besonders erstrebenswerte Ziele, da hier dichtgedrängt die Flottenstützpunkte und Werftanlagen sowie weiter binnenlands die Munitionswerkstätten auf den Besuch warten. Dem Werke und der Wichtigkeit entsprechen allerdings auch die Abwehrmassregeln, die hier getroffen sind. Unten auf der Doggerbank harren Fischerfahrzeuge. In grosser Höhe wird die gefährliche Stelle umgangen, dass auch nicht der geringste Laut mehr herabzudringen vermag. Dennoch wird bereits hier F.-T.-Verkehr festgestellt. Der Feind ist gewarnt.

Wie übersät ist der ganze Himmel

mit Sternen. Fast wolkenlos dehnt sich der Horizont. Es leuchtet und schimmert, dass trotz der Höhe alles unten auszumachen ist. Eben kommt der scharfe Vorsprung von Spurn Point, der die Humbermündung kennzeichnet, voraus in Sicht, als die Abwehr einsetzt.

Ein Lichtmeer flammt auf, die Nacht leuchtet in grellem Scheine. Scheinwerfer neben Scheinwerfer. Weit draussen auf See, bis dahin, wo der Blick binnenlands reicht. Wie eine undurchdringliche Mauer türmt es sich vor den Anstürmenden. Die Mündungsfeuer der Geschütze sind in der grellen Lichtflut nicht zu sehen, dafür aber brüllt und rauscht eine Geschossgarbe nach der anderen heran. Wundervoll sieht sie aus, diese Flut von Licht, in die Leuchtraketen flirren,

Brandgeschosse ihre Bahn ziehen. Hier lauert der Tod.

Vorwärts! Dort ist England!

Gerade voraus liegt ein schlankes Schiff. Deutlich heben sich drei Schornsteine und der Mast ab. Hier fällt der erste eiserne Gruss. Das Feuer verstummt; schwer beschädigt nimmt der Getroffene langsame Fahrt auf und setzt sich auf den Strand. Einer weniger. Aus hundert Schlünden aber brüllt es weiter. Bei Cleethorps sucht sich der Gegner sein nächstes Ziel, verwundet es tödlich und bringt es zum Schweigen. Wie der Geier unter den Tauben, so wütet der Luftkreuzer. In ohnmächtiger Wut ballen sich die Fäuste, machtlos müssen sie unten zusehen, wie er sich ein Opfer nach dem anderen holt.

An der Spitze von Spurn Point

flammt der Leuchtturm. Krachend zuckt eine Sprenggranate auf ihn herab, reisst den festen Bau auseinander. Langsam, als besänne er sich, neigt er sich, schmettert dröhnend auf die Mole nieder. Eine Ansteuerungsmarke weniger. Um so empfindlicher ist der Verlust, weil dadurch die Schiffahrt nach dem Stapelplatz Hull sehr erschwert wird. Die englische Admiralität freilich wird, wie gewöhnlich, alles ableugnen. Leuchtturm? I wo, das war nur ein lahmer Maulesel und ein unmündiges, schuldloses Kind, das da unter den Geschossen fiel.

Unterhalb Grimsby schlagen die Bomben in zwei Schuppen, in denen grosse Munitionsvorräte der Verschiffung harren. Mit blendendem Feuerscheine gehen die Magazine in die Luft, die dröhnende Explosion über-

tönt sekundenlang das Donnern der Geschütze, die ununterbrochen in Tätigkeit sind.

Dann kommt Grimsby selbst an die Reihe: der Hauptstützpunkt der Fischerfahrzeuge, der Minensucher und der Vorpostenboote. Alle stehen sie im Dienste der Admiralität; die gefährlichsten Feinde der U-Boote, schnüffeln sie bis weit in See hinaus. Sie alle erhalten ihr Teil. Nur zu bequem ist das Ziel. Dicht gedrängt, Fahrzeug an Fahrzeug liegen sie. Auch Hafenanlagen und Gebäude erleiden empfindlichen Schaden.

Durch die Lichtwand hindurch saust jetzt der schlanke Leib des Riesen. Sekunden, in denen sich alle Geschütze auf den grauen Strich richten. Fast verschwindet er in den Geschosswolken, die sich um ihn legen. Eine kurze

Spanne Zeit, die denen oben unendlich lange dünkt. Dann verschwindet er in der Dunkelheit landeinwärts und hält auf Immingham zu.

Der Flottenstützpunkt, der Helgoland am nächsten liegt, dessen Beschädigung der englischen Flotte ein schwerer Verlust, der deutschen wertvoller Gewinn ist.

Zahlreiche Öltanks wachsen hier aus der Erde empor, mächtige Bekohlungsanlagen machen den Ort für die in der Nordsee operierenden englischen Streitkräfte ungemein wichtig. Wird das Öl vernichtet, dann mag die Admiralität sehen, wo sie rasch Ersatz findet.

"Brandgranaten!"

Mitten auf den grossen Tank schlägt das Geschoss auf, feurige Kreise rasen umher, dann bricht eine dunkelrote Flut empor, dicker Qualm zieht auf.

Auch der Hafen selbst muss dran glauben!

"Schnellfeuer!"

Unmittelbar hintereinander fallen die Bomben, Explosion dröhnt auf Explosion. Die Hafenanlagen werden beschädigt, schwere Brände lodern. Auch hier ist angeblich kein Schaden geschehen — aber der Hafen muss gesperrt werden, weil er für die Schiffahrt nicht mehr benutzbar ist.

Ruhig und unbeirrt zieht der Luftkreuzer weiter. Die furchtbarste Gefahr, in der die ganze Atmosphäre erfüllt schien von dem Dröhnen und Krachen der Geschosse, in der ein Lichtstrahl nach dem anderen blendend hereinbrach, ist vorüber. Auch hier, auf dem weiteren Wege, findet er Abwehr. Sie kann ihn aber in seinem Tun nicht beeinträchtigen. Nur höher

steigt er, ändert den Kurs, wenn verräterische Wölkchen zu nahe herankommen.

Wenn nur die Kälte nicht wäre! Die schneidet durch die dicken Lederhüllen, lässt das Blut erstarren und die Fäuste schwer und ungefügig werden. Nachher gibt's Erholung, gibt es Wärme. Hier ist der Feind, hier der Kampf.

Hull taucht auf. Unsicher haschen die Scheinwerfer, planlos suchen sie. Mitten hinein dröhnt das Krachen berstender Granaten. Waffen- und Munitionsfabriken werden niedergemäht, ununterbrochen hageln die Bomben. Millionenwerte wurden hier bei früheren Besuchen vernichtet, weitere folgen ihnen jetzt nach.

Ein riesiger Holzplatz dehnt sich dort.

"Brandgranaten!"

Da und dort, an acht, an zehn Stellen zünden sie: ein ungeheures Feuer lodert auf. Taghell ist der Platz. Panik! Da unten rennt alles wild durcheinander, sucht sich zu retten, zu bergen. Drüben liegt der Bahnhof. Ein Zug nach dem anderen saust aus der Halle heraus, und eine dichtgedrängte Menschenmasse noch sucht den Bau zu stürmen, zu fliehen. Hunderte, Tausende . . .

Eine schreckliche Erinnerung dämmert dem Führer des Schiffes, das jetzt eben über dem Bahnhof steht, auf. Noch nicht lange ist es her, eine deutsche Stadt, eine frohe, festliche Menge. Da krachen die feindlichen Granaten in die Unschuldigen, zerschmettern, zerreissen, töten. Hunderte von Kindern wälzen sich in ihrem

Blute . . . Denkt an Karlsruhe! . . . nein! Wir sind ja Deutsche, sind Hunnen, Barbaren! Wir kämpfen nicht mit Kindern . . . und der Befehl bleibt ungesprochen.

* * *

Der Tyne. Doppelt stark ist hier die Abwehr. Meilenweit ziehen sich zwischen Bekohlungsanlagen und Kohlenschächten die Werften. Jeder Fussbreit am Flusse ist besetzt. Das kleinste Unterseeboot bis hinaus zum Grosskampfschiffe wird hier gebaut. Und hier muss selbst nachts gearbeitet werden, soll der Schaden, den Englands Flotte in der Schlacht vor dem Skagerrak erlitt, wettgemacht werden.

Alle kommen sie der Reihe nach dran. Southshields, Northshields, Elswick, Walker, Yarrow. Hier hageln die

Brandgranaten in mächtige Kohlenschütten hinein, zünden, brennen.

Voraus liegt die Werft von Hawthorn, Lesslie & Co. Stärker und mächtiger wird wieder die Abwehr, zahlreicher die Scheinwerfer. Zwei schlanke Schiffskörper stehen dort dicht nebeneinander auf den Helgen: Zerstörer. Eine einzige mächtige Granate vernichtet in einer Sekunde beide.

Eine zusammenhängende Fabrikanlage scheint die ganze Gegend. Jedes Geschoss muss treffen, ungeheuren Schaden anrichten. Hier kracht ein Schornstein herab, dort stürzt donnernd eine Montagehalle in sich zusammen, sinkt ein Kohlendampfer. Weiter noch geht es, solange die Munition reicht.

Südwärts nach Sunderland saust jetzt der Kreuzer, vernichtet und zer-

schmettert, steuert weiter über Hartlepool und nach Middlesborough.

Nur wenige Geschosse sind übrig, dann ist die Arbeit erledigt. Längst ist der Schaden hier nicht mehr abzuschätzen. Viele, viele Millionen wiegt er, und jedes Geschoss erhöht ihn.

Heimwärts!

Weithin lodern die Brände, schlagen die Flammen. Werften, Schächte, Fabriken, Schiffe brennen, stürzen, sinken.

"Aber der Materialschaden ist gering," sagt die Admiralität.

Die Scheinwerfer leuchten, die Abwehrgeschütze bellen. Ist eine Stunde vergangen, ein Tag, ein Jahr? Mit rasender Schnelligkeit folgt sich alles und scheint doch unendlich langsam.

In tiefer Dunkelheit ragt dort eine mächtige Anlage. Drauf mit den letz-

ten Granaten. Eine Flamme, nein, ein feuriges Ungeheuer springt auf, greift nach den Wolken, leuchtet in bläulicher Glut. Ein furchtbarer Schlag. Die Benzolfabriken! Höher, immer höher noch steigt die Glut, als suchte sie das Schiff oben zu fassen. Die Luft wirbelt und schwankt, eine Strömung fasst den Kreuzer, rüttelt an den Gondeln, schlägt gegen die Hülle. Ganz Middlesborough scheint zu brennen.

Wie eine riesige Fackel, ein Wegweiser, leuchtet es dem grauen Riesen, der hoch, immer höher, unerreichbar dahinzieht, noch weit auf See nach.

IX

IM KAMPF MIT FLIEGERN

IX

IM KAMPF MIT FLIEGERN

Die ganze Ostküste Englands ist unter dem berstenden Krachen der deutschen Granaten und unter dem brüllenden Donner der Abwehrgeschütze erwacht. Eine einzige rote Glut ist der Himmel, ein flammendes, raucherfülltes Lichtmeer, in das dumpf das Heulen der Sirenen hineindringt.

In vollem Gange ist der ganze Abwehrbetrieb. Riesig, unheimlich scheint der aufgebotene Apparat. Ein Pfeifen und Brausen erfüllt die Luft, näher und näher heran legen sich die weisslichen Sprengwolken der Schrapnelle und Brandgeschosse.

Grell flutet ein Lichtstrom heran, ein zweiter, ein dritter, zehn, fünfzehn stossen hinzu, saugen sich an dem grauen Schiffe fest, folgen ihm, lassen es nicht mehr los.

Ein jäher, schmetternder Schlag! Beizender Pulverdampf wallt auf, sirrend zischen die Sprengstücke herum. Kaum hundert Meter an Backbord.

"Höhensteuer!"

Wieder und wieder brüllt es, kracht in das brausende Wirbeln der Luftschrauben hinein. Da . . . greller Feuerschein, metallisches Klirren . . .

"Donnerwetter, der sitzt!" . . ."

Kaum zwanzig Meter an Steuerbord ist ein Schrapnell geplatzt, ein Sprengstück durchschlägt die Führergondel, liegt dampfend da. Gleichmütig schiebt ein Fuss es zur Seite, in die Ecke.

Ein Andenken für zu Hause.

"Höhensteuer . . . Höhensteuer!"

Und willig klettert und steigt das Schiff in Höhen, wo die Luftströme eisig dahinbrausen. Mehr und mehr bleiben die Geschossgarben zurück, tiefer, immer tiefer leuchten die Sprengpunkte.

Auf Ostkurs zieht "L 150" heimwärts, der Themsemündung zu. Tausend Gefahren aber lauern noch auf dem Wege. So weit der Blick reicht, spielen die Scheinwerfer; hastig, atemlos. Einer wenigstens soll dran glauben. Ungeheuer ist die Wut da unten. Morgen hagelt es wieder neue Vorwürfe den Vorgesetzten, die Zeitungen brüllen über die versagte Abwehr, über Unfähigkeit, fragen, wieviel Zeppeline abgeschossen wurden.

Voraus liegt die Kette der Abwehr. Unaufhörlich züngeln die Flammen

der Mündungsfeuer, reihen sich die Sprengwolken. Also nach Backbord ausgewichen! Zwar spielen auch dort die Scheinwerfer, aber niemand vermutet den weiten Bogen. Bevor sie ihn bemerken, ist er weg.

Ein Augenblick der Ruhe. Planlos, wirr rasen sie umher, streuen den ganzen Himmel ab, suchen . . . Da, jetzt haben sie ihn gefasst, wollen ihn halten.

Zu spät!

Schon schimmert die See herauf, wenige Minuten nur, und England liegt hinter ihm!

Noch haben die Gegner aber die Hoffnung, eines der Ungeheuer abzuschiessen, nicht aufgegeben. Auf der Hinfahrt waren nur leichte Streitkräfte, die den deutschen Luftschiffen nicht sonderlich gefährlich werden konnten, gesichtet worden. Jetzt hat

sich die Lage jäh geändert. Überall sprühen von der Wasserfläche Scheinwerfer hoch. Sechs bis acht an einer Stelle von besonderer Mächtigkeit: Grosskampfschiffe! Die Flotte ist ausgelaufen. In den Häfen an der Themsemündung, in Cheerness war es ihr wohl zu brenzlig geworden. Ein einziger Treffer nur auf die Prähme, aus denen eben Munition übergenommen wurde, konnte unabsehbare Folgen haben. Die Hölle ist vom Binnenlande auf See hinausgekommen.

Wieder schiesst das blendende Licht heran, flirren Leuchtraketen, zischen Brandgeschosse. Mit allen Mitteln arbeiten sie. Nicht nur die Ballonabwehrgeschütze, die ganze Mittelartillerie beteiligt sich an dem dröhnenden und brüllenden Konzerte.

In rasender Fahrt suchen sie "L 150"

zu folgen, ihn im Bereich ihrer Geschütze zu behalten. Hell leuchtend ziehen überall wellenförmige Streifen, beweisen, wie tolle Bewegung unten herrscht. Da und dort blitzt es in ununterbrochener Folge auf.

Kaum ist der Kreuzer über einem Schiffe weg, meldet sich vor ihm schon ein zweites. Dicht voraus strahlt es auf. Ein Geschütz, zwei, drei, die Mittelartillerie der ganzen Seite feuert. Heulend rasen die Geschosse heran.

Einen Augenblick hat das Mündungsfeuer die Umrisse erkennen lassen. Die Schornsteine, die Dreibeinmasten. Der soll den Rest bekommen!

Eine Sekunde noch, und er liegt im Ziel . . . näher und näher kommt er heran . . . jetzt!

Die Bomben stürzen herab, schlagen unten auf, fressen sich genau hinter

dem letzten Schornstein in das Deck und explodieren mit Getöse.

Die Scheinwerfer sind tot, das Brüllen der Geschütze verstummt. Der mag ins Dock gehen, wenn überhaupt noch etwas an ihm zu flicken ist. Aber nicht in die Werften, denen kurz vorher die Kameraden Besuche abgestattet haben. Die dürften wohl einige Zeit benötigen, bis auf ihnen wieder alles klar ist.

Mehr und mehr verblasst das Licht der Scheinwerfer, undeutlicher, kleiner werden die fahlen Pünktchen der Mündungsfeuer. Die Gefahr scheint vorbei.

"Kurs Ostnordost!"

Es geht auf einhalb zwei Uhr. Der Mond ist aufgegangen, seine helle Bahn leuchtet von der See unten herauf. Klar ist der Sternenhimmel, weithin ist es sichtig. Leichte Wolkenbänke segeln unten vorbei, streifen seitlich heran, der

auffrischende Wind schiebt nach und steigert die sausende Fahrt. Keine Zwischenfälle sind mehr zu erwarten.

Weit und frei liegt die See voraus, alles scheint überstanden.

An Bord herrscht tiefe Stille. Wie ein Traum, unmöglich fast scheint es den Leuten, dass sie aus dieser Hölle heil entronnen sind. Noch immer vermeinen sie das Krachen der berstenden Geschosse zu hören, den Feuerschein der Brandgranaten zu sehen.

Zuckt dort nicht ein Scheinwerfer auf? Bricht nicht wieder blendende Lichtflut herein?— Ruhig, gleichmässig zieht "L 150" dahin. Das Dröhnen der Luftschrauben scheint Musik gegenüber dem, was vor einer halben Stunde noch donnernd und brüllend wie ein tierischer Schrei verzweifelter, ohnmächtiger Wut zu ihnen heraufdrang. We-

nige Stunden noch, und sie sind in der Halle, können ruhen.

Voraus zeigt sich eine weissliche Wolkenbank. Ruhig, wie ein aufgelöster Schleier, schwimmt sie, kaum zweihundert Meter unterhalb, heran, in wenigen Minuten muss sie durchschnitten sein, da . . .

Gellend schrillt der Ruf durch das Schiff, alarmierend . . .

"Flieger voraus! . . . Feuer!"

Und kaum noch ist das letzte Wort verweht, blaffen die Geschütze auf, tacken und hämmern die Maschinengewehre.

Ein Flieger! Noch fünfhundert Meter etwa ist die Wolkenbank entfernt, da löst sich eben geisterhaft, wie ein ungeheurer Nachtvogel der Doppeldecker ab, kommt in unwirklich schneller Fahrt heran. Tod und Ver-

derben springt ihm entgegen. Ohne Aufhöhren, rasend, atemlos!

Ein, zwei, drei, zehn Geschosse zischen dem Anstürmenden entgegen, in die Tragflächen, in das Gestänge hinein. Zwei gebückte Köpfe tauchen visionenhaft auf, dann ist der Feind achtern vorbei. So bald aber lässt der nicht von seinem Vorhaben.

"Höhensteuer!"

Dort wendet er, strebt höher, kommt wieder heran, unbekümmert um das Verderben, das um ihn die Luft erfüllt. Freilich, der Riese, den er abzutun hofft, ist schneller als er geklettert, befindet sich weit über ihm. Wieder und wieder taucht er auf, verschwindet, lässt nicht locker. Brave Kerle!

Stärker wird der Wind, rascher noch die Fahrt. Auf gleicher Höhe an Steuerbord zieht eine Wolke. Da

könnte der Gegner sich unbemerkt anschleichen. Kaum ist der Gedanke aufgetaucht, hat ihn die Wirklichkeit schon überholt. Da kommt er herangeschossen . . . und stösst ins Leere.

Kaum fünfzig Meter unten rast er vorbei, gerade recht für das Geschütz, das ihn jetzt voll zu fassen bekommt.

Ein helles Klirren, eine bläuliche Stichflamme, ein zerfetztes, brennendes Wrack, das in jähem Sturze in die See verschwindet. Unten spritzt das Wasser hoch, dann glättet sich die Stelle; die Wellen ziehen weiter in gleichförmigem Spiel . . . Zwei brave Soldaten starben ehrlichen Seemannstod . . .

Der Morgen dämmert. Heller und heller wird es. Die verschwommene Fläche unten klart mehr und mehr auf, einzelne Flecke, Schaumkämme treten heraus.

"Steuerbord voraus Land."

Langgestreckte Dünen ziehen dort, flach dehnt sich dahinter die Gegend, unter dichten Bäumen lugen rote Dächer kleiner Häuser: Ameland.

Die Sonne geht auf. Rötlichgelb färben sich die Wolkenbänke im Osten, erglühen stärker, bis sie in tiefem Purpur flammen. Dann bricht der erste Blitz über das Wasser hin. Tag! Ein strahlend schöner Morgen. Klar und blau hängt der Himmel über der See, die tiefgrün sich breitet, in leichter, kaum merkbarer Dünung, wie des Schlafenden Brust im Schlummer sich hebt und senkt.

Auf nördlicherem Kurse geht es auf Nordost. Dort in der Ferne liegt Terschelling, dann kommen die Umrisse von Borkum voraus in Sicht. Die Heimat! Ewigkeiten liegen zwischen dem

Tage und der Nacht. Ob die Kameraden alle heil zurück sind? Ein Wunder wäre es bei der Hölle, die sich drüben aufgetan hatte!

In niedriger Fahrt streift der Luftkreuzer über Borkum hin. Die Leute strömen aus den Häusern, winken, jubeln hinauf. In Sicherheit! Hier kann nichts mehr passieren. An allen Stellen wird Ausguck gehalten. Nicht nur unten und voraus, der ganze Horizont wird abgesucht.

"Sechs Strich an Backbord voraus, Kurs Südost ein Luftschiff!"

Dort kommt ein Kamerad heran. Wie in eine Flut von flüssigem Golde getaucht, schwimmt er durch die Sonnenwellen, die Hülle scheint zu lodern. Schräg hält er auf "L 150" zu, vor der Jademündung hat er gleichen Kurs.

Deutlich ist jetzt der Name auszu-

machen: "L 64". Der kleine Wegener, der seine Bomben drüben sicherlich alle gut angebracht hat.

Längst schon ist die Meldung an das Flottenkommando gegeben worden, dass der Angriff ausführt und der Luftkreuzer unversehrt sei.

Drüben auf der Jade liegen die Schiffe. Dicker Qualm quillt aus den Schornsteinen. Auf den Brücken späht das Signalpersonal den Heimkehrenden entgegen, auf dem Achterdeck suchen die dienstfreien Offiziere mit Doppelgläsern den Horizont ab.

"Über Wangeroog Luftschiffe in Sicht!"

Wie ein Lauffeuer geht es durch das ganze Schiff, der "Allemannspfiff" ertönt, aus allen Niedergängen stürzt die Mannschaft an Deck. Ein brausendes "Hurra" begrüsst die heimkehrenden

Kameraden, Mützenschwenken antwortet.

Voraus kommt die Halle in Sicht. Alles wird zum Landen klargemacht. Wenige Minuten noch, und die Motoren stoppen, die Haltemannschaften stürmen über den Platz heran, fassen die Taue und führen den Riesen in die Halle, auf sein Lager. Die Tore schliessen sich.

Wenige Worte nur werden gewechselt, gerade genug, um dem Offizier und der Mannschaft unten mitzuteilen, dass alles gut gegangen ist, und welchen Städten der Besuch galt. Noch ist genügend zu tun. Von aussen und innen wird das ganze Schiff eingehend nachgesehen, der Kommandant geht durch alle Räume. Bis auf zwei Einschläge, die kaum handgrosse Löcher in die Blechwand gerissen haben, ist alles

heil. Der Schaden ist nicht der Rede wert. Jetzt erst klettert der Führer, gefolgt von seinen Leuten, herab. Unten erwartet ihn der Bursche, schält ihn aus seinem Zeug heraus.

Einige kurze Worte an die Mannschaft, ein Dank. Jeder einzelne hat in den verflossenen Stunden gleistet, was ein Mensch überhaupt herzugeben imstande ist. Keiner hat versagt, als das Ende jede Sekunde eintreten konnte, als der Tod ringsum heulte und brauste. Selbstverständlich scheint ihnen, was sie getan haben. Deutsche Seeleute!

Aufgeregtes Fragen und Antworten erhebt sich in der Halle, als die Offiziere verschwinden. Und die Leute erzählen von dem Anblick, von der Wirkung ihrer Bomben, wie die Häu-

ser drüben durcheinander purzelten wie Kartenschlösser.

"Dunnerslag, doar hett John Bull awer scheun utsungen!"

Eine Weile noch dauert das, dann strömen sie alle durch die kleine Türe hinaus auf den Platz, um zuzusehen, wie "L 64" landet, was die Mannschaft dort zu berichten hat.

In wenigen Minuten ist auch der zweite Luftkreuzer geborgen. Noch fehlt "L 51," aber die Meldung, dass er auf Heimfahrt sei, ist bereits eingetroffen.

Eine Stunde vergeht, dann ist er in Sicht und landet. Er war auf besonders heftige Abwehrlinien geraten und hatte einen grossen Umgehungsbogen geschlagen.

Noch über Land war er von einem

Flieger angegriffen worden, der die Fahrt wiederum um einige Minuten verzögerte. Flügellahm geschossen, hatte der Engländer den Kampf bald aufgeben und sich schleunigst auf festen Boden gerettet. Zum Schlusse gab es noch eine halbstündige Motorpanne, so dass nur mit halber Kraft gefahren werden konnte.

Auch von den übrigen Häfen trifft die Meldung ein, dass alle Luftschiffe zurück seien, und wenige Stunden später berichtet der Draht durch alle Teile des Reiches:

"In der letzten Nacht haben mehrere Geschwader unserer Luftschiffe London und die Industrieanlagen von Norfolk bis Northumberland mit Erfolg angegriffen. Alle Luftschiffe sind unbeschädigt zurückgekehrt."

Die Besatzung begibt sich zur Koje,

zu wohlverdienter Ruhe. Die Aufregung und Anstrengung der Nacht macht sich allmählich bemerkbar. Wohlig dehnen sich die müden Glieder, die Nerven aber arbeiten noch unter dem Eindruck der letzten Erlebnisse. Langsam nur kommt der Schlummer. Im Halbschlafe tauchen Gedanken und Vorstellungen auf: wie glücklich alles gegangen ist, und wie es hätte kommen können. Immer unklarer, verschwommener werden die Bilder. Wieder sausen sie über London dahin, die Granaten bersten und krachen, grelles Licht bricht herein . . . dann die See . . . Ein ungeheurer Schiffskörper treibt auf dem Wasser . . . Die hintere Gondel sackt bereits weg . . . Fieberhaft, hetzend arbeiten sie im vorderen Motorenraum . . . oben auf der Plattform steht die Mannschaft, um ihren

Führer geschart . . . "L 19" . . . Keine Rettung mehr . . . das Hinterschiff sackt weg . . . höher lecken die Wellen empor . . . die Hülle bricht . . . "Vater unser." . . .

X

INVASION

X

INVASION

Das Gespenst der deutschen Invasion hat die Engländer in den letzten zwölf bis vierzehn Jahren nicht mehr losgelassen. Waren es im vorigen Jahrhundert die Franzosen gewesen, deren bedrohliche Nähe der englischen Regierung einen Vorwand geben musste, ihre Flottenforderungen durchzudrücken, so traten wir an die Stelle des jetzigen Ententegenossen, als England gewahr wurde, dass der planmässige Ausbau unserer Flotte doch mehr war als ein blosses Spielzeug des Kaisers. Der Risikogedanke, der in unserem Flottenbauplane lag, löste nach Jahren unbekümmerten Zusehens drüben doch allmählich ein bängliches Gefühl aus.

das sich bei geschickter Ausnutzung durch die nur zu willige Presse dann zu dem Gespenste der Invasion auswuchs. Was sind dem englischen Volke in diesen Jahren nicht für Ammenmärchen aufgebunden worden! Der Überfall durch die deutsche Flotte, das Landen preussischer Armeekorps und die grosse Zahl der in England lebenden, angeblich heimlich bewaffneten Deutschen haben manchem Engländer schlaflose Nächte bereitet.

In Parlament und Presse wurden die Schrecken in so überzeugender Weise ausgemalt, dass die Regierung den Forderungen nachgab und schliesslich schweren Herzens ihre Flotte derart nach England zusammenzog, dass im Auslande kaum noch nennenswerte englische Schiffsverbände zu finden waren.

Im Mittelmeer, wo sonst ein grosser Teil der Flotte, Linienschiffe mit allem Drum und Dran an Kreuzern und sonstigen leichten Streitkräften, stationiert war, blieben nur wenige Schlachtkreuzer zurück. Das stolze Albion liess hier, gestützt auf geheime Verträge, deren Bestehen offiziell im Parlament immer wieder abgeleugnet wurde, zum grössten Teil die Verteidigung den Franzosen. Hinter dem stählernen Wall seiner Schlachtflotte glaubte England sich sicher.

Das Gespenst der Invasion war beseitigt. Nicht lange sollte die Ruhe dauern. Es kam ein neues, der Alp der deutschen Luftschiffe.

Mit mitleidigem Achselzucken hatte man in England die Nachricht von dem Grafen Zeppelin gelesen, der am Bodensee haltlosen Phantomen nachjagte.

Als dann die ersten lenkbaren Luftschiffe tatsächlich flogen, schien ja auch das Unglück, das so manchen schon nach kurzem Dasein vernichtete, den Zweiflern an der Durchführbarkeit des Gedankens recht zu geben. Der Graf aber liess nicht nach. Er liess sich nicht von seinem Ziele abbringen, und als er gesiegt, da strömte dann endlich auch aus allen Gauen Unterstützung in Worten und Mitteln herbei und half nun ausbauen, wozu seine hartnäckige Tatkraft allein den Grund gelegt.

Mit jedem neuen Luftriesen stieg die Betriebssicherheit und der Aktionsradius. Bald waren Fahrten vom Bodensee bis an die Küste keine Überraschung mehr, und allmählich dämmerte in den edlen Briten die Erkenntnis, das Deutschland mit seinen Zeppe-

linen eine Waffe besass, mit Hilfe derer es ihnen mal gehörig in die Bude regnen konnte. Dem Fluge quer durch Deutschland konnte nur zu leicht ein Abstecher nach England folgen.

Das selig entschlafene englische Hetzblatt "Standard" liess sich besonders die Bearbeitung der Schrecken, die diesem neuen Kampfmittel entspringen sollten, angelegen sein, und es wusste die Gemüter der Engländer, die in solchen Dingen nur zu leicht zu beeinflussen sind, derart zu erhitzen und zu erregen, dass ein grosser Teil von ihnen mehrere Monate vor dem Kriege allen Ernstes behauptete, ein deutsches Luftschiff sei über England geflogen.

Das erste Erscheinen der "Hansa" auf See, das bei den Kaisermanövern der deutschen Flotte im Jahre 1912, wenn auch nur in der Rolle eines fried-

lichen Zuschauers, stattfand, gab den Leuten drüben aber doch ernsthaft zu denken. Bald wurde auch bekannt, dass die Marineverwaltung, dem Beispiel der Armee folgend, sich zur Einführung dieser Waffe entschlossen habe, die zunächst wohl lediglich als Aufklärer gedacht war. Bisher hatten Kreuzer und Torpedoboote diesen Zwecken dienen müssen, denen allerdings kein grösseres Gesichtsfeld zur Verfügung stand als den Schlachtschiffen. Ganz besondere Möglichkeiten boten sich dem hoch über der See schwebenden Luftschiffe, das zunächst über eine Eigengeschwindigkeit verfügte, die unmöglich aus einem Schiff herauszuholen war, dann aber ein Gesichtsfeld hatte, wie es kaum die kühnste Jules Vernesche Phantasie hätte ausmalen können. Hierzu kam noch

die Benutzung der Funkentelegraphie.

Die Zerstörung des ersten Marineluftschiffes "L 1" während der Flottenmanöver am 9. September 1913 nordwestlich der Insel Helgoland und der nächsten Monat erfolgte Absturz des "L 2" bei Johannistal schien den Leuten drüben, die an der Möglichkeit der Verwendung dieser Waffe auf See zweifelten, abermals recht zu geben.

Was sie aber nicht wussten, war, dass die kurze Zeit der Verwendung eines Luftschiffes zu Aufklärungszwecken bereits zur Genüge bewiesen hatte, welch ungeheuren Wert die Erfindung für die Marine besass.

Weitere Luftschiffe wurden in Bau gegeben, und mit jedem Neubau wuchs auch die Leistungsfähigkeit, jede Fahrt spornte die Technik der Luftschiffahrt zu neuen Leistungen an, die nur zu bald

zeigten, dass die Luftkreuzer nicht lediglich zu Aufklärungsdiensten zu verwenden waren, sondern dass ihnen ein hoher Wert als Angriffswaffe zukam.

Der Krieg brach aus, und eine der ersten Fragen, die dem Grafen Zeppelin gestellt murden, war:

"Wann fliegen Sie nach England!"

Gesagt hat der alte Herr nichts. Er wusste sein Teil und wollte nicht prahlerisch dem sicher Kommenden vorgreifen. Derartiges überliess er Churchill mit seinen Hornissen. Geduldig hat das deutsche Volk des Tags gewartet, an dem die erste Bombe aus einem Luftschiffe auf Englands "geheiligten" Boden fiel. Und selten wohl ist eine solche Freude über einen gegen England ausgeführten Schlag bei uns ausgelöst worden als damals, am 21. Januar

1915, als es hiess, dass Marineluftschiffe sich in der vorhergehenden Nacht erfolgreich über befestigten Plätzen der englischen Ostküste betätigt hätten. Seit Monaten hatten wir darauf gelauert. Jetzt war der Krieg mit all seinen Schrecken in das Land der Lügen und der Verleumdungen hineingetragen worden. Nun erst erfuhren die binnenlands lebenden Engländer, die sich im Schutze ihrer Schiffe sicher wähnten, die Söldner und Verbündete für sich kämpfen und bluten liessen, während bei ihnen das *business as usual* sein sollte, dass mit Deutschland anbändeln doch anderes bedeutete, als der ehrenwerte Sir Edward Grey ihnen erzählt hatte.

Mit allen Mitteln versucht die englische Regierung, die Erfolge unserer Luftschiffe geheimzuhalten und abzu-

schwächen. Programmässig kommt nach jedem Angriff durch Reuter die amtliche Erklärung, dass zwar Luftschiffe gesehen worden seien, von einem nennenswerten Schaden aber nicht die Rede sein könne. War es der englischen Regierung möglich, die durch den ersten Angriff an den einzelnen Plätzen angerichteten Schäden durch umfangreiche Absperrmassnahmen vor dem Volke zu verbergen, so musste dies Mittel bei den späteren Angriffen, in denen das Wirkungsfeld der deutschen Bomben immer grösser wurde, versagen. Besonders von London und sonstigen Hafenplätzen wissen wir, welch fürchterliche Folge diese Invasion gehabt hat. Das regelmässig einige Tage nach dem Angriff in Parlament und Presse erhobene Geschrei über ungenügende Abwehr beweist zur Genüge, dass

wir mit der Tätigkeit unserer Luftkreuzer mehr als zufrieden sein können.

An der Westfront schrien die Franzosen immer lauter nach Menschen, nach Kanonen und Munition. In England selbst verlangte jede Stadt, jede Gemeinde ihren wohleingerichteten Abwehrdienst. Immer höher stiegen die Entschädigungsansprüche der Betroffenen. Das gesamte Erwerbsleben und der Verkehr stehen zur Zeit der erwarteten Angriffe im Banne unserer Luftschiffe. In welche Verlegenheit die Leitung des Abwehrdienstes geriet und immer wieder gerät, zeigt uns der im Parlament vorgebrachte echt englische Versuch, in mehreren Städten der Ostküste die erregten Gemüter durch reichliches Zurschaustellen eines Abwehrgeschützes zu beruhigen, das sich bei näherer Betrachtung als aus Holz gefertigt erwies.

Gewaltige Summen liess England sich die Abwehr kosten. Vom Kanal bis nach Schottland, sowohl an der Küste bis weit ins Land hinein häufen sich die Abwehrbatterien und Scheinwerfer. Bis weit in die See hinaus lauern die vorgeschobenen Schiffe unseren Luftkreuzern auf.

Umsonst.

Wieder und immer wieder werden wir hinausziehen, werden Tod und Verderden säen, alle Schrecken des Krieges, den England selbst entfesselte, den Briten ins eigene Land hineintragen.

Fünfunddreissig Angriffe wurden bisher ausgeführt:

1915

19./20. Januar...Yarmouth, Cromer, Sherringham, Kings Lynn.

14./15. April ....Blyth, Bedlington, Morpeath, Cramlington, Wallsend, Hebburn.

15./16. April ....Maldon, Heybridge, Southwold, Lowestoft, Burnham, Yarmouth.

29./30. April.....Ipswich, Bury St. Edmunds Whitton.

9./10. Mai......Southend, Westcliffe, Themse-Mündung.

16./17. Mai......Ramsgate, Folktstone.

31. Mai/1. Juni..London.

4/5. Juni.......Humber-Mündung, Harwich.

6./7. June......Hull, Grimsby.

15./16. Juni.....Shields, Elswick-on-Tyne.

9./10. August...London, Themse-Mündung, Harwich, Humber.

12./13. August...Harwich.

17./18. August...London, Woodbridge, Ipswich.

7./8. September.London.

8./9. September.London, Norwich, Middelsborough.

11./12. September.London.

13./14. September.Southend.

13./14. Oktober..London und Vorstädte, Ipswich.

1916

31. Jan./1. Febr...Liverpool, Birkenhead, Manchester, Sheffield, Nottingham, Birmingham, Humber, Yarmouth.

5./6. März......Hull.

31. März/1. April. London, Enfield, Waltham, Abbeg, Stowmarket, Lowestoft, Cambridge, Humber.

1./2. April.......Tees-Mündung, Middlesborough, Sunderland.

2./3. April......London, Edinburgh, Newcastle.

3./4. April......Great Yarmouth.

5./6. April......Whitby, Hull, Leeds.

24./25. April.....Cambridge, Norwich, Lincoln, Winterton, Ipswich, Norwich, Harwich.

25./26. April.....London, Colchester, Ramsgate.

2./3. Mai.......Middlesborough, Stokton, Sunderland, Hartlepool, Tees-Fluss, Firth of Forth.

28./29. Juli......	Lincoln, Grimsby, Immingham, Hull, Norwich.
31. Juli/1. August.	London, Themse-Mündung, östliche Grafschaften
2./3. August....	London, Horwich, Norwich, Lowestoft, Winterton.
8./9. August....	Tyne-Mündung, Sunderland, Hartlepool, Middlesborough, Whitby, Hull, Grimsby, Humber-Mündung, Kings Lynn, östl. Grafschaften.
24. August.......	London.
24./25. August...	London, Harwick, Folkestone, Dover.
2./3. September.	London, Yarmouth, Harwich, südöstliche Grafschaften, Humber.
23./24. September.	London, Humber, mittlere Grafschaften (Nottingham, Sheffield).
25./26. September.	Portsmouth, befestigte Plätze an der Themse-Mündung, York, Leeds, Lincoln, Derby.
1./2. Oktober....	London, Humber.

Weitere werden folgen.

"Unsere Luftschiffe haben in der letzten Nacht die englische Ostküste erfolgreich angegriffen, alle kehrten unbeschädigt zurück." Wie leicht liest es sich, und wie ungeheuer schwer ist die Arbeit, die geleistet werden musste, bis die Meldung zustande kommen konnte. Die Witterung, das Fehlen der meteorologischen Beobachtungen, keine Ansteuerungsmarke, Heranfühlen an England in tiefster Dunkelheit, Abwehr — in tausenderlei Gestalt lauert der Tod.

Immer wieder treten unsere Luftkreuzer die Fahrt an, immer länger wird die Liste, immer schwerer der Schaden in England, und immer neue Ruhmesblätter fügen die Führer der noch so jungen Geschichte unserer deutschen Luftschifffahrt hinzu.

XI

DENKET AN BARALONG!

XI

DENKET AN BARALONG!

AM 28. November 1915 liess der Kommandant des britischen Hilfskreuzers "Baralong" die Besatzung eines deutschen Unterseebootes, das durch mehrere Treffer wehrlos und dem Versinken nahe war, in der feigsten und brutalsten Weise ermorden.

Kein Mann blieb leben. Es fanden sich Zeugen, die von der Schandtat, die englische Kultur und Zivilisation erst in das richtige Licht setzte, Kenntnis gaben.

Auf die Vorstellungen, die von der deutschen Regierung erhoben wurden, folgte eine ausweichende Antwort Englands.

Neuerlich gab Deutschland am 10. Januar 1916 eine Erwiderung, auf die am 25. Februar London abermals ausweichend antwortete.

Dann kam das Schlusswort des Deutschen Reiches:

"Die deutsche Regierung hat in ihrer Erwiderung über die Erklärungen der britischen Regierung zu der deutschen Denkschrift über den 'Baralong'-Fall vom 10. Januar d. J. den Standpunkt eingenommen, dass es für sie im Hinblick auf die empörende Haltung der britischen Regierung nicht möglich sei, weiter mit ihr über diesen Fall zu verhandeln; sie hatte zu gleicher Zeit angekündigt, dass sie nunmehr selbst die der Herausforderung entsprechenden Vergeltungsmassregeln treffen werde.

"In ihrer letzten Antwort glaubt die britische Regierung, über den Mord,

den der Kapitän und die Mannschaft der 'Baralong' an der wehrlosen Mannschaft eines deutschen Unterseebootes begangen haben, mit dem blossen Hinweis auf die Unzuverlässigkeit der Aussagen eines Zeugen, dessen Namen sie nicht einmal angibt, hinweggehen zu können; dagegen stützt sie sich für die von ihr mit dem 'Baralong'-Fall in Zusammenhang gebrachten drei Fälle angeblicher, von deutschen Seestreitkräften begangener Grausamkeiten lediglich auf haltlose Behauptungen, ohne dafür irgendwelches Material beizubringen.

"Die deutsche Regierung kann diese Behauptungen auf Grund der eidlichen Aussagen und dienstlichen Meldungen der zur Sache vernommenen Zeugen nur mit Entrüstung zurückweisen. Was aber den 'Baralong'-Fall betrifft, so muss nochmals mit aller Schärfe darauf

hingewiesen werden, dass sich die britische Regierung trotz des ihr mitgeteilten Materials geweigert hat, selbst eine Untersuchung einzuleiten; damit hat sie anerkannt, dass sie es nicht wagen kann, den Fall vor ein Gericht der eigenen Standesgenossen der Beschuldigten zu bringen.

"Die deutsche Regierung hat sich hiernach, ihrer Ankündigung entsprechend, genötigt gesehen, die Ahndung des ungesühnten Verbrechens selbst in die Hand zu nehmen. Eine Vergeltung der Untaten der britischen Seeleute im 'Baralong'-Fall mit Massnahmen gleicher Art, etwa durch Erschiessung britischer Kriegsgefangenen, hat sie selbstverständlich abgelehnt. Aber die deutschen Luftschiffe werden das englische Volk davon überzeugt haben, dass Deutschland in der Lage ist, die von den

Offizieren und den Mannschaften der 'Baralong' begangenen Straftaten nicht ungesühnt zu lassen. Wenn früher die unvermeidliche Gefährdung der Zivilbevölkerung bei Verwendung der deutschen Zeppeline für militärische Zwecke besondere Berücksichtigung fand, so konnten angesichts des 'Baralong'-Mordes solche Rücksichten nicht mehr durchgreifen; England gegenüber wird seitdem die Waffe des Luftschiffes innerhalb der Grenzen des Völkerrechts rücksichtslos ausgenutzt. Bei jedem Luftschiff, das auf London oder auf andere verteidigte oder Anlagen militärischen Charakters enthaltende englische Städte seine zerstörenden Bomben abwirft, soll England sich des 'Baralong'-Falles erinnern!"

* * *

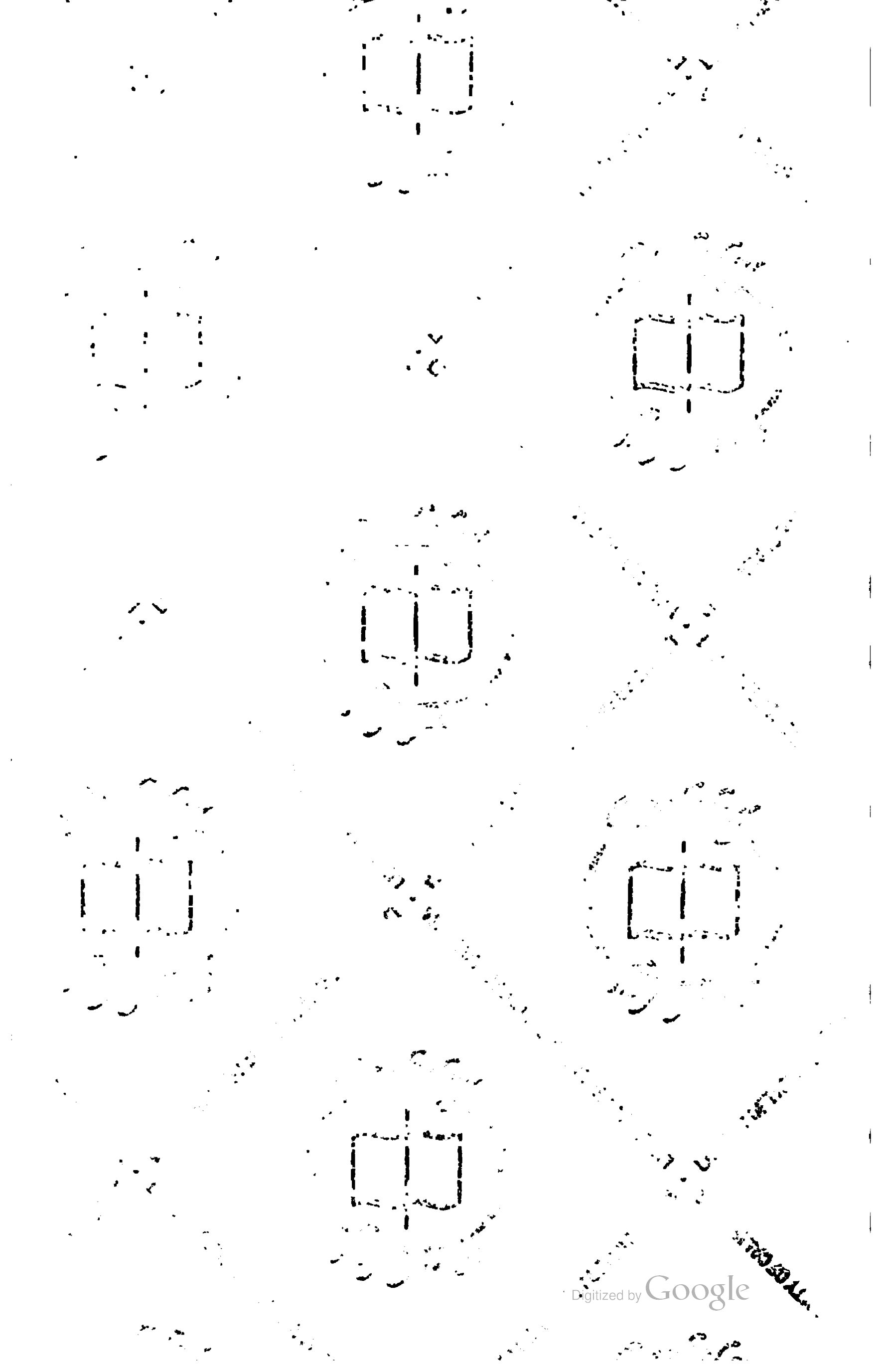
Geräuschlos gleiten die mächtigen

Tore der Halle beiseite. Langsam kommt der graue Riese zum Vorschein.

"Ausschlippen!"

Mit einem Ruck lassen die Fäuste der Haltemannschaften die Taue los; brausend wirbeln die Schrauben durch die Luft. Höher und höher steigt der Luftkreuzer, bis er in der Ferne allmählich verschwindet. Dort liegt die See, dort liegt England! . . .

Denket an "Baralong"!





GENERAL LIBRARY - U.C. BERKELEY
B000244924
Digitized by Google

